# LUXEMBURG 3

GESELLSCHAFTSANALYSE UND LINKE PRAXIS 2010

AUTO MOBIL KRISE HOLM-DETLEV KÖHLER | STEPHAN KAUFMANN
ANTJE BLÖCKER | RAINER RILLING | ULLA LÖTZER | ERIC MANN
RAÚL ZIBECHI | SABINE LEIDIG | BERND RÖTTGER | SHAHRA RAZAVI
MAGDALENA BERNACIAK | OLIVER PYE | THOMAS PONNIAH | U. A.



## IMPRESSUM

Luxemburg. Gesellschaftsanalyse und linke Praxis
ISSN 1869-0424, ISBN 978-3-89965-854-5
Erscheint viermal im Jahr mit einem Jahresumfang von
mindestens 640 Druckseiten

*Herausgeber:* Vorstand der Rosa-Luxemburg-Stiftung
*V.i.S.d.P.:* Christina Kaindl, kaindl@rosalux.de, Tel: +49 (0)30 44310 404
*Redaktion:* Mario Candeias, Alex Demirović, Karin Gabbert,
Corinna Genschel, Cornelia Hildebrandt, Bernd Hüttner,
Christina Kaindl, Rainer Rilling und Catharina Schmalstieg
Für Mitarbeit an dieser Ausgabe bedanken wir uns darüber hinaus bei
Lutz Brangsch, Vanessa Lux, Silke Veth, Michael Brie, Katharina Zeiher.

*Kontakt zur Redaktion:* luxemburg@rosalux.de
*Redaktionsbüro:* Harry Adler, adler@rosalux.de
Franz-Mehring-Platz 1, 10243 Berlin
Telefon: +49 (0)30 44310-157
Fax: +49 (0)30 44310-184
www.zeitschrift-luxemburg.de
Join us on Facebook.

Beilagenhinweis: »Auto.Mobil.Krise«, Internationale Konferenz
vom 28.10. bis 30.10.2010 in Stuttgart



*Einzelheft:* 10 Euro zzgl. Versand
*Jahresabonnement:* 30 Euro einschl. Versand
*Abonnement ermäßigt* (SchülerInnen, Studierende,
Erwerbslose, Prekäre): 20 Euro einschl. Versand
*Förderabonnement:* 60 Euro einschl. Versand, jede Spende ist willkommen.
*Auslandsabonnement:* 40 Euro einschl. Versand
Einzel- und Abonnementsbestellungen gehen direkt an den Verlag.
Der Verlag bittet um die Erteilung einer Bankeinzugsermächtigung.
Abbestellungen mit einer Frist von drei Monaten zum Ablauf des Abojahres.

*Kontoverbindung für Abonnements:* VSA: Verlag Hamburg GmbH,
Hamburger Sparkasse, Blz: 200 505 50, Kontonummer: 1 224 125 532

VSA: Verlag
St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg
Telefon: +49 (0)40 28095277-0, Fax: +49 (0)40 280952 77-50
luxemburg@vsa-verlag.de, www.vsa-verlag.de

*Titelbild:* flickr/Viernest
*Graphik und Satz:* Kaiser Matthies, Berlin, www.kaisermatthies.com
*Druck:* Fuldaer Verlagsanstalt

# INHALT




flickr/Graustark ©

# EDITORIAL

## VON HIER NACH DORT – GANZ ANDERS

Die Autoindustrie präsentiert sich als Vorreiter und globaler Leitmarkt. Von den Krisen wird geschwiegen: Seit Jahrzehnten wird zu viel produziert. Das verschärft die Konkurrenz – die in erster Linie die Beschäftigten trifft. Die Hersteller in Europa und Nordamerika wollen die Produktion von Autos verdoppeln; die machtvollen Konkurrenten in Asien verfolgen dasselbe Ziel. Das *Go Green* der Autoindustrie soll den alten Weg individueller Mobilität verlängern und das Geschäftsmodell mit verändertem Antrieb fortführen. An den Problemen und Strukturen des Individualverkehrs ändert das wenig: viele Tote und Verletzte, rasch wachsende Verkehrsdichte, Versiegelung der Böden, wachsender Verbrauch von zum Teil hoch giftigen und umkämpften Ressourcen wie Lithium. Um profitable Positionen auf dem Weltmarkt zu gewinnen, kaufen sie Arbeitskräfte; um sich in den neuen Krisen halten zu können, entlassen sie sie wieder. »Wettbewerbskorporatismus« sichert keine Arbeitsplätze: G*lobal Player* wie Daimler oder VW behaupten sich gut in der globalen Konkurrenz, »zuhause« bauen sie seit Jahrzehnten Beschäftigung ab. Dieses Heft untersucht Kultur, Ökologie und Ökonomie der Autogesellschaft, die *Krisen, Kämpfe und Strategien* in der Automobilindustrie.

Welche Veränderungen sind denkbar, wie können Einstiege gefunden werden, betriebliche, branchenweite, regionale und gesellschaftliche? Wie werden sie attraktiv, nützlich – und helfen die zentralen Probleme von Ökonomie, Arbeit und Ökologie zu lösen? Betriebliche Mitbestimmung, regionale Räte – wie kann der Verkehr und das Eigentum an den Verkehrsmitteln demokratisiert werden?

Wenn in der Konversion die Strukturen umgearbeitet werden, verlieren Menschen die gewohnte Arbeit. Welche Formen eines gerechten, sozialen Übergangs –

*just transition* – gibt es? An einige gewerkschaftliche Erfahrungen kann angeknüpft werden: Beschäftigungsgesellschaften, Qualifizierungen, Arbeitszeitverkürzung und Konversion unter der Regie der Beschäftigten.

Konversion bedeutet nicht einfach, Elektroautos oder Windräder zu bauen. Eine ganze Palette neuer Produkte, Technologien und gesellschaftlicher Bedürfnisse ist notwendig: neue Mobilitätskonzepte, neue Formen von Leben und Arbeiten, von Rohstoff- und Energienutzung, Konsum usw. Eine sozial-ökologische Transformation ist zugleich eine kulturelle Revolution. Konkrete Utopien einer alternativen, postfossilen Mobilität sind gefragt, solidarisch, demokratisch, öffentlich organisiert: *go public!*

Sozial-ökologische Transformation ist nicht nur eine technische oder organisatorische Frage. Sie kann nur als politische Praxis einer Mosaiklinken gelingen (vgl. *Luxemburg* 1/2010). Bislang agieren die unterschiedlichen Gruppen getrennt. Partei- und Bewegungslinke, Gewerkschaften und Betriebsgruppen, ökologische, feministische und soziale Bewegungen brauchen Räume, um gemeinsame Praxis zu entwickeln, Ansatzpunkte auszuloten. Die Konferenz *Auto.Mobil.Krise – Arbeit. Konversion.Bewegung* will hier einen Anfang machen.

Soziale Infrastrukturen öffentlicher Gesundheit, Erziehung und Bildung, Forschung, soziale Dienste, Ernährung(ssouveränität), Pflege und Schutz unserer natürlichen Umwelten sind zentrale Bedürfnisse, in allen diesen Bereichen herrscht Mangel. Schon jetzt sind diese Bereiche der Ökonomie die einzigen mit relevantem Beschäftigungswachstum. Zählt man die unbezahlten Arbeiten hinzu, dann zeigt sich, dass der größte Teil gesellschaftlich notwendiger Arbeit in der Care Economy geleistet wird. Ein »Abschied von der Macho-Ökonomie« (Bullard, *Luxemburg* 1/2009) ist überfällig. Reproduktionsarbeit gehört ins Zentrum eines Transformationsprojektes. Eine solidarische Gesellschaft muss die »Akkumulationslogik« durch eine »Wohlfahrtslogik« (Masha Madörin) ersetzen.

* * *

Auto.Mobil.Krise – Arbeit.Konversion.Bewegung von der Rosa Luxemburg Stiftung und der Bundestagsfraktion Die Linke, 28.-30.10.2010 in Stuttgart, in Kooperation mit der Fraktion SÖS/Die Linke im Gemeinderat Stuttgart, dem Wissenschaftlichen Beirat von Attac und TIE/Netzwerk Auto.

# TIME TO SAY GOODBYE

**RAINER RILLING**

Aus Stahl gemacht, durch einen Verbrennungsmotor angetrieben, für vier Personen ausgelegt, im privaten Eigentum und unabhängig voneinander betrieben: Das ist das Modell Auto. Fast ein Jahrhundert lang war es prägend, weltweit. Seine Epoche läuft jetzt unwiederbringlich aus.

## KRISE UND GRENZEN

Trotz aktueller Aufschwungsnachrichten ist die *zyklische Überproduktionskrise* der Automobilindustrie in Nordamerika und Europa keineswegs vorbei. Immer weiter in den Vordergrund tritt jedoch eine langfristig prägende *strukturelle* Krise: Die fossile Verkehrsordnung, in deren Zentrum »das Auto« steht, stößt zunehmend auf *absolute* und *relative* Grenzen. Im stofflichen Zentrum dieser Ordnung steht ein Motor, der fossile Brennstoffe aus der Natur importiert, sie verbrennt und dann Schadstoffe und Treibhausgase in die Natur exportiert. Ungeachtet aller technischen Effizienzsteigerungen gehen die Ressourcen, die dieses

Verkehrsmittel verbraucht, zu Ende und seine Belastungen, die es bewirkt, nehmen zu. Die Vorräte verknappen, die Schadstoffe türmen sich auf. Eine Trendumkehr des Energieverbrauchs durch den Verkehr ist nicht ersichtlich. Bis heute wird der durch hohen technologischen Aufwand erreichte geringere spezifische Energieverbrauch durch Mengenwachstum und *upsizing* der Autos überkompensiert. Die hektischen Aktionen zur Verlängerung des fossilen Endspiels werden letztlich nicht mehr greifen können: Peak Oil ist erreicht, das Alte stirbt schon einen langen Tod. Der Anstieg des Ölpreises wird die Verkehrsordnung erschüttern. Der Chefökonom der Internationalen Energieagentur (IEA) Faith Birol sprach im Sommer 2009 von »dem Äquivalent von vier Saudi Arabien«, die bis 2030 neu entdeckt und entwickelt werden müssen, um den Rückgang der bestehenden Produktionsbasis auszugleichen – und von »sechs Saudi-Arabien«, um das projizierte Nachfragewachstum zu befriedigen (Schindler und Held, 57). Undenkbar. Die Substitute – Erdgas, synthetisches Erdöl aus Teersanden und Schweröl, Kohle, nukleare Energie – sind allesamt keine realistischen Optionen, um diese stoffliche Krise des alten Entwicklungspfades kompensieren zu können. Wollte man in den nächsten 50 Jahren nur die Hälfte des heutigen Erdöleinsatzes durch Kernenergie ersetzen, müsste man zusätzlich zu den ca. 450 in Betrieb befindlichen Kernkraftwerken jede Woche ein bis zwei neue Reaktoren in Betrieb nehmen.

Zum sicheren Ende der fossilen Treibstoffe kommt die empfindliche Verknappung der beanspruchten Ressourcen an speziellen Rohstoffen – ein zweiter wesentlicher, was den Verkehr angeht, aber bislang noch kaum spürbarer Prozess. Präsent dagegen ist drittens der kontinuierlich zunehmende Belastungsfaktor des Flächenverbrauchs, der bis 2030 weltweit von ca. 50 000 qkm auf rund 200 000 qkm zunehmen wird, was etwa der Fläche der alten BRD entspricht. Über ein Jahrhundert nun schon dauert der Aufstieg des Autosystems zur *Territorialmacht* an. Als erstes spürbar aber sind viertens die klimarelevanten Emissionen des Verkehrs. Etwa ein Viertel aller Treibhausgasemissionen in der EU entfällt auf den Verkehrssektor, der Anteil der Pkws an den Gesamtpersonenkilometern in der EU-27 lag 2007 bei 72 Prozent. Es gibt also eine massive *stoffliche Krise* des Automobilismus.

## PREKÄRER PFAD

Der Entwicklungspfad des »Verkehrs auf fossiler Basis« stößt weiter auf *relative* Grenzen. Das ungebrochene quantitative Wachstum der Automenge vor allem in den *Newly Motorising Countries* (NMCs) mit Brasilien, Russland, Indien und China an der Spitze geht einher mit sinkender *Effizienz*. In den Autostädten verlangsamen sich die Wegegeschwindigkeiten – auch diejenigen der Fußgänger. Das Auto half, Heim, Arbeit, Geschäft, Bildung, Freizeit, Erholung räumlich zu trennen; um sie wieder miteinander zu verknüpfen, werden und dauern die Wege länger. In Los Angeles etwa, der Autostadt *par excellence*, ist das Tempo im Schnitt auf 20 Kilometer pro Stunde gesunken. Der Lärmpegel steigt, der Lärmteppich verdichtet sich. Die sozialen Kosten nehmen zu. Hinzu kommen Tote und Verletzte: In diesem Jahr dürften bis zu 1,35 Millionen Menschen auf den Straßen der Welt sterben, davon eine

Million in den so genannten niedrigmotorisierten Ländern. Rund 45 Millionen Menschen werden verletzt werden, davon 20 Millionen schwer (Gietinger 2010: 127, 175).

Diese *soziale* und *funktionelle* Krise des Automobilismus untergräbt das alte, dynamische, attraktive und progressive Versprechen der Demokratisierung des Raumes durch die Massenmotorisierung der Vielen und der Verallgemeinerung des Selbstfahrens. Noch wirkt die Attraktion Auto – aber ihre Kraft nimmt ab: Apple statt Audi, *mobile gadgets* statt geile Mobilität sind angesagt. Der bisherige Entwicklungspfad des großtechnischen Systems Automobilität verliert also an Stabilität und wird prekär. *Funktionelle, stoffliche, soziale und ökonomische Krisen greifen auf neue Art ineinander*, untergraben die alte Normalität und Pfadroutine, bringen neue Akteure ins Spiel und erzwingen letztlich das Einschlagen grundlegend neuer Wege. Grenzen, innere Widersprüche und Folgelasten werden damit zu Treibern einer grundlegenden »großen Transformation« (Henseling) der Mobilitätsordnung. Kurz und bündig: *It's time to say goodbye*.

## SCHWERER ABSCHIED VON DER MACHT

Aber wovon sollen wir uns verabschieden? Wissen wir, wie viele Kilometer wir in unserem Leben im Auto gefahren oder mitgefahren sind, wie viel Zeit – Monate, Jahre, Jahrzehnte – wir im Auto verbracht haben, wie viel Benzin wir verbraucht haben, woher es kam und wie groß unser ökologischer Fußabdruck ist? Wie steht es um unseren *automobilen Lebensraum*? Wie viele wissen, wie viel Geld sie aufgewandt haben und ob ihnen Kinder oder Großeltern ähnlich teuer sind? Wie hoch die wirklichen Lebenszeitkosten ihrer Mobilität sind, Kredite, Versicherungen, Tourismusmaut, Wertminderung, Unfallkosten, Reparaturen, Verbrauch, Drive-Ins, Staus, Straßenbau und -erhalt, Land- und Rohstoffverbrauch, Tankstellen und -lager, Pipelines und Parkraum, Vertriebs- und Serviceeinrichtungen, Ausbildungs-, Trainings- und Testeinrichtungen, ökologische Sanierung, Verkehrs-, Raum- und Unfallmanagement eingerechnet? Wie viele Freunde und Bekannte sie haben, die durch Unfälle verletzt oder getötet wurden? Wie viele Auto-Werbespots sie gesehen haben? In wie vielen ihrer Lieblingsfilme *fast and furious* Autos und Rennen und feurige Zeitlupenunfälle eine maßgebliche Rolle spielten? Wie sie sich an den unvermeidlichen *Preis des Fortschritts* gewöhnt haben? Welche Wirkungen ihre Lieblingsmaschine auf ihr Gewicht hatte und auf die Verteilung von Reichtum und Armut in der Weltautogesellschaft? Wie viele Fahrer, die Fußgänger getötet haben, straffrei bleiben? Wie viele und wo gerade Kriege geführt werden, damit das gierige Jahrhundertvehikel sich weiter und profitabel bewegen kann? Und dass 2008 neun der zehn größten Unternehmen auf der Welt zur Öl- und Autoindustrie gehörten?
Auf jeden Fall: Dieser Abschied ist aufwendig, voller Überraschungen, komplex, für viele ein schmerzhafter Trennungsakt – aber wenn Mitte Juli 2010 beim »Still-Leben Ruhrschnellweg« auf der Autobahn (A40) fröhlich drei Millionen Menschen flanierten, dann deutet sich unübersehbar an, dass solche Übergänge auch die Seite der Befreiung haben. Die Angst vor Veränderung, vor Aufgabe der alten Verkehrspraxis und einer neuen Zukunft der Mobilität muss überwunden werden. Der



flickr/Graustark ©

Verkehr, wie wir ihn kennen, ist bereits zu Ende – seine *Auto*ren haben es nur noch nicht realisiert. Doch diese Angst und der Konsens, den sie – neben den vielen Attraktionen und Routinen, die eine Jahrhundertmobilitätsordnung bereitstellt – begründet, verschwinden nicht einfach. Diese Ordnung ist zugleich eine Machtordnung jener, die sie organisieren, von ihr profitieren, sie hegen, pflegen und beschützen: Kapital, Staat, die Kräfte der Ordnung, Habitus und die vielen kulturellen Kapitale mit ihren großen Ikonen: Modernität, Enthusiasmus, Hype, Love Affair, Begehren, Obsession, Wünsche, Träume, Spaß, Hagiographie. Nicht die Zahl der Erwerbstätigen – weltweit gerade mal 5 Prozent der Industriebeschäftigten – und Fertigungsstätten oder die Höhe der Umsätze und Profitraten machen die Spezifik des Industriezweiges aus. Besonders ist die Dominanz einer kleinen Gruppe großer, alter Firmen, die frühe und dauerhafte Herstellung eines Weltmarktes für ihr Produkt und die Fähigkeit, sich zahlreiche Traum-, Gewalt-, Produktions- und Lebensräume (von der Stadtarchitektur über die Kriegsmobilität (»Hindukusch«) bis zum Hollywood-Blockbuster) anzueignen.

Das Auto ist immer und überall. Seine Präsenz produziert eine Banalität, in der jedes Hinterfragen verhallt. Nach dem Wohneigentum ist es das wichtigste individuelle Konsumgut und hilft immer noch bei der Selbstdarstellung und dem Verfolg von Werten wie Freiheit, des Erwachsenseins, sexuellen Erfolgs, der Vision von Maskulinität und der vorbildlichen Familie, den Verständnissen von Fortschritt, Erfolg, Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Selbständigkeit und Individualität oder gar Nonkonformismus und Autonomie. Und endlich, nicht zu vergessen: von Aggression, Kraft und Macht, also *power*. Fortschritt wird immer noch am verlässlichsten angezeigt durch Neuheit – also Modellwechsel – und Innovation – also Technik. *Status* und *Erfolg* wird ausgewiesen durch »demonstrativen Verbrauch« (Veblen), also Markenkult, Premiumklasse, Luxusautos, Rennwagen oder Klassiker. Konsumkompetenz steht für *Wirtschaftlichkeit*, Markenvielfalt für *liberalen Individualismus* und Privatheit für *Autonomie*. *Freiheit durch Auto* meint neben zweieinhalb Kubikmeter Freiheit, »... dorthin zu fahren wohin wir wollen, wann wir wollen, mit wem wir wollen und zusammen mit den Dingen, die wir brauchen« (Mitchell u.a. 2010, 2). *Macht* und Disziplinierung endlich vermittelt das Auto, indem es uns die Möglichkeit sichert, ein Instrument für extremes Handeln in extremen Situationen zur Hand zu haben. Das aber operiert im Status des Superlativs: extrem schnell (also Tempo statt Bewegung), sicher, billig, neu, untypisch, groß, luxuriös, bequem, hochtechnisiert, übermotorisiert, katastrophenfest. Das Auto war und ist ein Synonym für Freiheit, Affekt, Sex und *thrill* – und heute immer mehr ein Hilfsinstrument zur Bewältigung unzähliger Alltagsdrangsale, ein Erholungs- und Rückzugsraum für das Private an uns, ein Rettungsschiff in einem Meer psychosomatischer Zumutungen und Gefahren, eine Rüstung gegen Kriminalität, Unsicherheit, Terrorismus (Lutz 2010, 179). Endlich ist es immer noch eine ästhetische Angelegenheit, die Vertrauen schafft, Sicherheit gibt, jeden Gedanken an tödliche Nebenwirkungen überschreibt, den Kitzel der besonderen, finalen Macht verschweigt: die

Fähigkeit der Ortsveränderung zu verbinden mit der Leichtigkeit, über Leben und Tod zu entscheiden. Kunden- und Markenloyalität sind da ein hohes Gut, sie sichern die Serienproduktion des guten Lebens und die Tabuisierung des Todes.

## PROFITSTRATEGIE

Die neu entstehende Profitstrategie der Autokonzerne geht in zwei Richtungen. Nachdem sie in der Krise den Kostendruck stark erhöht hat (Abbau Leiharbeit, Einführung Kurzarbeit verbunden mit starken Einkommenseinbußen bei den Beschäftigten und Nutzung staatlicher Mittel), versucht sie erstens mit höchster Anstrengung zu wechseln von den gesättigten und kritischen Mittelklassenmärkten der nördlichen Industrieländer zu den neoliberal polarisierten Automärkten in den BRIC-Staaten, wo die oberklassengerechten Premiummarken einem explodierenden Markt der niedrigpreisigen Klein- und Mittelwagen gegenüberstehen. VW etwa spielt im einen, Daimler im anderen Autoteilmarkt Chinas die erste Geige. Die Dimensionen sind atemberaubend: 2009 wurden in China 13,6 Mio. Pkws, Busse und Lkws verkauft, doppelt so viele wie 2008. Im Juni dieses Jahres gab es dort 83,37 Mio. Autos (1977: 1 Mio.). VW will seine Jahresproduktion in China bis 2014 auf 3 Mio. Autos steigern. Das VW-Werk in Schanghai gilt nun als größte Autofabrik der Welt. China wird der Welt größter Markt für die weit überdurchschnittlich profitablen Luxuslimousinen sein, deren Produktion immer stärker vor Ort stattfinden wird. Der Markt der *low-cost-cars* explodiert in Indien und China. Nach konservativen Schätzungen wird 2014 jedes dritte Auto in den BRIC-Staaten abgesetzt werden. Ein derart sich immer stärker spaltender globaler Automobilmarkt verstärkt die hierzulande schon lange vor der aktuellen Finanzkrise begonnene Beschäftigungskrise. Die Schlüsselzentren der Produktion und des Absatzes werden nach Asien verlagert, mit Schwerpunkt Indien und China. Produktion und Beschäftigung auch in den europäischen Kernstandorten wie Frankreich oder Deutschland werden massiv schrumpfen – die deutschen Konzerne werden in Forschung und Produktion ihre überragende Position in Europa dennoch halten. Dies soll nach den gegenwärtig herrschenden Vorstellungen die dominierende Politik bis zur Jahrhundertmitte sein: Optimierung des konventionellen Antriebsstrangs (Verbrennungsmotor), begleitet von Effizienz-Innovationen (Leichtbau, Ablösung Stahl, Verkleinerung der Autos [»ultra small vehicle«], wiederverwendbare Stoffe, Erhöhung der Sicherheit, Elektrifizierung und Vernetzung), Produktion und Absatz auf anderen Märkten, Sicherung und Ausweitung des Kapitalstocks. Dieser Weg schließt auf lange Zeit hin die erweiterte Reproduktion des fixen Auto-Kapitals mit seinen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt ein. Die »Optimierung des Stoffwechsels mit der Natur« bedeutet die blinde, riskante Fortsetzung des Ressourcenverschleißes, der Umweltzerstörung und der Reduzierung arbeitsintensiver Entwicklung und Fertigung.

Zweitens entwickelt die Autoindustrie unter Losungen wie »Das Auto neu erfinden!« oder »Auto 2.0« eine Politik der Transformation des Autos. Sie konzentriert sich im Kern auf seine Elektrifizierung und auf

neue Antriebssysteme, eine Digitalisierung der Mobilität (elektronische Konnektivität, ständige GPS- und transpondergestützte Kommunikation zwischen Auto, Straßen, den dort stattfindenden Aktivitäten und der Umgebung, digitale Kontrolle des »intelligenten«, »smarten«, vernetzten Autos) und auf neue Transportpolitiken und Umgebungen (kompakte Stadt mit kurzen Wegen, intelligente Umgebungen, Reduzierung des Landverbrauchs, Integration der Verkehrsmittel etc.). Während die erste strategische Option durch Verlagerung und Aufbau neuer Produktionskapazitäten im Ausland negative beschäftigungspolitische Effekte im Inland erzielt, prognostizieren viele für das »Auto 2.0.« aufgrund des Wegfalls des komplexen Antriebsstrangs (Motor, Getriebe, ca. 1400 Teile, der E-Motor hat ca. 210 Teile) vor allem im Zulieferbereich und direkten Motorenbau technisch bedingte massive Arbeitsplatzverluste (Dispan 2010, 17ff; Strukturstudie 2010, 46f).

## INDUSTRIEKÄMPFE

Der anvisierte *relaunch* des Autos und eines daran anschließenden soziotechnischen Mobilitätssystems bringt eine Fülle von Unsicherheiten mit sich. Wer das neue Gewinnsystem beherrschen will, muss riesige Kapitalmengen mobilisieren und umschlagen. Wer sich der Systemführerschaft in der anderen Mobilitätsordnung zukünftig bemächtigen wird, ist offen. Die Autoindustrie versucht, in dieser Situation eines langen Übergangs eine ganze Skala von Politiken voranzutreiben (»Fächerstrategie«) – bis klar wird, welche technische Option das Rennen machen wird. Eine solche Politik kann letztlich nur eine Handvoll global agierender Konzerne verfolgen. Manche der Giganten setzen notgedrungen früh und riskant auf eine einzige Option.

Die Krise hat das alte Entwicklungsmodell des inkrementellen Fortschritts und der gleichsam gemächlichen Hinzufügung dieser oder jener Neuerung zunächst *ad acta* gelegt. Dieses Entwicklungsmodell baute auf viel freie Ressourcen, hohe Markenloyalität und geringfügige Verschiebungen von Marktanteilen; es kommt nun ökonomisch unter Druck. Die Probleme sind zu groß; die Situation für die Industrie ist angespannt. Werden die technologischen Optionen in Richtung Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie bzw. batteriegestützte Elektromobilität gehen? Die erste ist technisch revolutionär, institutionell aber eher konservativ und braucht keinen Aufbau einer parallelen institutionellen Struktur. Das »Batterie-Paradigma« dagegen verlangt lange Ladezeiten, Stillstand des Autos etc. und wertet die Energieversorgung über eine (geschrumpfte) öffentliche Infrastruktur ab. Beide Wege generieren extreme Sicherheitsprobleme.

Während nur ein halbes Dutzend Unternehmen gegenwärtig die Ressourcen hat, verschiedene Antriebstechnologien zugleich zu verfolgen und das Risiko der Festlegung auf eine Option hinauszuschieben (so z.B. Daimler, GM, Toyota, z.T. VW), verfolgen alle Großkonzerne der Autoindustrie die Option, globale Mobilitätsdienstleister im städtischen Bereich zu werden. Zum allgemeinen Mobilitätsmarkt gehören auch zahlreiche weniger kapitalstarke oder kleinere Marktakteure und andere große Anbieter (Deutsche Bahn, IT-Unternehmen, Banken etc.). Agieren und konkurrieren werden jene Unternehmen, die




flickr/
Graustark ©

Ressourcen und Fähigkeiten haben, neue große Systeme zu konzipieren, zu finanzieren, aufzubauen, zu organisieren und zu managen. Diese Fähigkeit zum *system building* entscheidet über die zukünftige Mobilitätsordnung. Gelingt es, die »gesättigten« Märkte in Europa oder Nordamerika zu halten und die Expansion des Weltmarktes über die vor allem asiatischen Märkte zu sichern, dann sind auch die Chancen für die Automobilindustrie nicht schlecht, sich als dominante Akteure eines *greening* der Automobilität gegen die Energieunternehmen zu behaupten (Batteriehersteller, Energieversorgungsunternehmen) und auch gegen die vor allem chinesischen Staatsunternehmen, die auf diesem Sektor sich stark positionieren werden.

## KEINE UTOPIEN

Die Ökonomie des Verkehrs ist die Kernstruktur der alten fossilen Ordnung. Die Interessen, die sie repräsentiert, operieren in den Bezügen von Optimierung, Wachstum, Modifikation, Anpassung, Reorganisation, um der drohenden Entwertung des Kapitals entgegenzuarbeiten – schließlich werden zum Beispiel in den USA auf vier Millionen Meilen Straße drei Billionen Meilen zurückgelegt und 180 Milliarden Gallonen Treibstoff verbraucht, der aus 170 000 Tankstellen herausgeholt wird (Mitchell u.a. 2010, 3; 12). Um die Gewinne aus der *Maintenance* einer Milliarde Autos muss man sich schließlich kümmern! Erst recht um den Mehrwert, den die avisierte zweite Milliarde bringen wird. Ein

strategisches Verlassen des Feldes der fossilen Ordnung ist folgerichtig nicht im Blick. Die politische Ökonomie der Optionen des Übergangs zu einer postfossilistischen Mobilität und dieser selbst – so die Ratio der akkumulationsverpflichteten Akteure der Kapitaltransformation und -bewegung und der dazu gehörenden Blickrichtung – wird diesen Referenzen zu folgen suchen. Von langfristigen Zielsetzungen wie »sicheres und unfallfreies Auto«, »emissionsfreies Auto«, »erschwingliches Auto« wird dabei ständig die Rede sein. Zugleich wird versucht, Technikfaszination (Internet! E-Mobilität!), Hochbewertung von Sicherheit und Deregulierung der Märkte zu kombinieren. So plädiert die in Zusammenarbeit mit einer großen Konzeptgruppe von General Motors im MIT entstandene Studie *Reinventing the Automobile* zwar für einen Übergang von einer Ökonomie des Eigentums zu einer Ökonomie des Zugangs (»Nutzen statt besitzen«), redet aber einer beinhart marktradikalen Organisation der zukünftigen weiterhin vom Auto bestimmten Mobilitätsordnung das Wort, »um Kontrollkapazitäten für die städtischen Mobilitäts- und Energiesysteme bereitzustellen. Das wird erreicht werden durch die Schaffung von Märkten mit dynamischer Preisbildung nicht nur für Strom, sondern auch für Straßen, Parkraum und in manchen Zusammenhängen auch für Carsharing« (Mitchell u.a. 2010, X). Der Übergang zu einem anderen Antriebssystem bedeutet nicht, marktradikale Zuschnitte einer neoliberalen Mobilitätsordnung aufzugeben. Die neue DNA soll keine neue Marktökonomie erfinden, sondern auf neuer stofflicher Grundlage deren technisch-soziale Vergesellschaftung vorantreiben.

Die Utopie der besser verdienenden und reichen Freunde des E-Autos will eine alte Wahrheit fortschreiben: Alle Menschen werden irgendwie als gleich mobil geboren – aber sie werden ungleich mobil gemacht. Das Auto ist nicht einfach der große Gleichmacher, indem es alle und jeden den Regeln der Straße unterwirft und Armen, Behinderten, der ländlichen Bevölkerung etc. zur Mobilität verhalf – unbestritten. Viel erfolgreicher war der Gedanke vom Auto, das Unterschiede macht und sozial sortiert. Zwar ist die Zeit vergangen, wo Autos exakt und demonstrativ die Differenzen im Klassen- und Statussystem markierten und repräsentierten. In den 1970ern kam mit dem Neoliberalismus die Politik der Diversität und Nischen und in der Kreditzeit wurde dieser Mechanismus sozialer Äquivalenz noch weiter verwischt. Aber natürlich gilt ungebrochen: Das Autosystem verteilt immer neu Reichtum nach oben und vergrößert die Ungleichheit. Dazu gehören neben den profanen Eigentumsverhältnissen ebenso das System der Steuererleichterungen für die Öl- und Erdgasindustrie wie die staatliche Finanzierung und Organisierung der Infrastruktur der privateigentümlichen Mobilitätsordnung. Die neue Schwemme der Premiummobilität und ihr Unterhalt belasten die Reichenbudgets weitaus weniger als die Gebrauchtwagen und ihre Reparaturen die Armenbudgets. Dort ist man oft gerade mal eine Reparatur, eine Versicherungsrechnung oder ein paar Strafzettel von der Armut ohne Auto entfernt – »die Armen können nicht ohne das Auto leben und sie können nicht mit dem Auto leben« (Lutz 2010, 102). Sie und ihre Probleme kommen in der schönen neuen

Welt der digitalen E-Mobilität nicht vor: »Dieses organische digitale System, das in einigen Gesellschaften des reichen ›Nordens‹ zu entstehen beginnt, würde aus vielfältigen, dichten Bewegungsmustern kleiner, ultraleichter, smarter, vermutlich batterie- oder wasserstoffgetriebener, deprivatisierter Vehikel bestehen. Flexibles Fahren würde bedeuten, jederzeit Zugang zu solchen kleinen, leichten und mobilen Geräten zu haben. Elektronische Regler in Laternenpfählen und Vehikeln würden den Zugang regeln, die Preisgestaltung organisieren und die Geschwindigkeit des Vehikels kontrollieren […] Die Rückkehr der Dominanz von Bussen, Zügen, Karossen und Schiffen im öffentlichen Besitz und Management, die nach einem festen Fahrplan unterwegs sind, wäre in diesem Szenario ausgeschlossen. Dieses Modell […] hat verloren, weil es die individuelle Flexibilität, den Komfort und die Sicherheit des individuellen Verkehrs nicht gewährleisten kann.« (Dennis/Urry 2009, 156f) Das E-Auto ist nichts für Arme, aber E-Modelle für Arme werden kommen.

## RADIKALE STÖRUNG

Lassen wir diese fossilen Autoren mitsamt ihren Empfehlungen für Verfahren zur vorteilhaften Ersteigerung optimaler Parkplätze nach dem Vorbild von *e-bay* allein. Ein deutlich anderes, weiter reichendes Ziel wäre, *die reale Möglichkeit zur Mobilität für Alle zu schaffen*. Verknüpfen wir den Abschied mit einer stürmischen Begrüßung: Radikale Demokratisierung, materiell, stofflich, kulturell und ökonomisch konfigurierte Teilhabe, zugleich eine Zeit der Konflikte, Evolutionen, Veränderungen, Neuanfänge – ein Bündel von Ereignissen und Prozessen, die sich dereinst vielleicht als substanzielle Momente einer großen Transformation zusammenfassen lassen. Politisch erfordern solche vielfältigen Übergänge lokale/regionale Gravitationsfelder mit neuen Attraktoren für postfossile Mobilität (*Transition Towns*: nachhaltige, nur auf Basis erneuerbarer Energie existierende Vernetzungen, Städte mit und ohne Autos, Bevorzugung der bislang Schwächeren im alten fossilen Verkehrssystem, also der Kinder, der Behinderten usw.). Was diese Frage der Einstiege in den Umstieg angeht, erlauben wir uns eine Reminiszenz an den unvergleichlichen Friedrich Zimmermann, der bis 1991 Verkehrsminister der bundesdeutschen Republik war: »Der Sozialismus hatte schon von jeher ein gestörtes Verhältnis zum Auto.« (BILD v. 24.2.1990)

### LITERATUR


Dennis, Kingsley, und John Urry, 2009: *After the Car*. Cambridge

Dispan, Jürgen, 2010: Wirkungen der Elektromobilität auf Wertschöpfungsketten und auf Beschäftigung, IMU Institut Stuttgart, Vortrag am 17. Juni auf der Automobilkonferenz der IG Metall Bayern in Fürth, http://www.igmetall-bayern.de/fileadmin/00_Redaktion/03_Pressemitteilungen_und_News/Autokonferenz-Dispan-IMU.pdf

Gietinger, Klaus, 2010: *Totalschaden. Das Autohasser-Buch*, München

Lutz, Catherine, und Anne Lutz Fernandez, 2010: *Carjacked. The Culture of the Automobile & its Effects on our Lives*, New York

Mitchell, William J., u.a. 2010: *Reinventing the Automobile. Personal Urban Mobility for the 21st. Century*, Cambridge/London

Schindler, Jörg, und Martin Held unter Mitarbeit von Gerd Würdemann, 2009: *Postfossile Mobilität. Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil*, Bad Homburg

Schöller, Oliver, 2007: *Handbuch Verkehrspolitik*, Wiesbaden

Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS), Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO), 2010: *Strukturstudie BWe mobil. Baden-Württemberg auf dem Weg in die Elektromobilität*, Stuttgart

# UNITED STATES OF AUTOMOBILES

## KULTUR UND GESCHLECHT DER MOBILITÄT

CATHERINE LUTZ UND ANNE LUTZ FERNANDEZ

In den USA gab es 2003 erstmals mehr zugelassene Fahrzeuge als Menschen mit Führerschein. Heute sind dort insgesamt 244 Millionen Pkws, Lkws, Geländelimousinen (SUVs) und Motorräder unterwegs. Neun von zehn US-Haushalten besitzen ein Auto – die meisten sogar mehr als eins, wenngleich dies ein relativ neues Phänomen ist. In den letzten Jahrzehnten hatte die US-Mittelklasse zunehmend für jedes fahrfähige Familienmitglied ein eigenes Auto. Viele Jugendliche bekommen bald nach dem Führerschein ihr erstes Auto. Am stärksten stieg die Anzahl der Autos pro Familie, als in den 1960er Jahren Frauen in großer Zahl in Lohnarbeitsverhältnisse eintraten. Anfang der 1960er Jahre besaßen 20 Prozent der Haushalte ein zweites Auto, im Jahr 2009 sind es über 65 Prozent. Immer mehr Familien schaffen sich ein drittes oder sogar viertes Auto an, sei es als Freizeit- oder Wochenendauto oder als Sammlerstück.

Wir haben nicht nur mehr Autos, sondern auch mehr *Auto*. Unsere Fahrzeuge sind größer und leistungsstärker als jemals zuvor. US-Hersteller haben ihre Fahrzeuge in den letzten zwei Jahrzehnten einer ›Hormonbehandlung‹ unterzogen und die PS-Zahl der Flotte fast verdoppelt. Der Verkauf sehr großer Pickups stieg 1992–2006 um das Zweieinhalbfache und große Geländelimousinen wurden in den 2000er Jahren 25-mal mehr verkauft als in den 1980ern – letzteres mit Hilfe der so genannten Hummer-Abschreibung, die es Geschäftsinhabern erlaubte, bis zu 100 000 Dollar ihrer Kosten für Geländelimousinen steuerlich abzusetzen. Effizienzsteigerungen wurden durch leistungsfähigere Motoren aufgefressen, so dass der Benzinverbrauch nicht abnahm: Der Ford Modell T, das erste Massenautomobil aus dem ersten Drittel des 20. Jahrhunderts, verbrauchte erstaunliche 8,3 Liter

auf 100 km, während der nationale Durchschnitt 2004 bei 9,5 Litern auf 100 km lag. Während die Autos größer wurden, nahm die Anzahl der pro Auto beförderten Menschen ab. Alleinefahren ist der Normalzustand, die durchschnittliche Belegung beträgt 1,6 Personen. Für die meisten US-Amerikaner ist das Auto viel mehr als ihr wichtigstes Fortbewegungsmittel. In einer Umfrage von 1975 gaben 71 Prozent der Befragten an, ein Auto sei unentbehrlich für »das gute Leben«; eine höhere Prozentzahl erreichten nur Hausbesitz, eine glückliche Ehe und eigene Kinder. 1991 betrug dieser Anteil sogar 75 Prozent, Autos waren wichtiger geworden als eigene Kinder, die einen traurigen vierten Platz belegten. Hierin drückt sich vielleicht lediglich ein ständig wachsendes Konsumenten-Ethos aus, aber es zeigt auch, dass das Auto der König aller Waren ist. Das Auto parkt im Zentrum unserer Glücksvorstellungen.

Während manche einen pragmatischen Umgang mit dem Auto pflegen, kaufen und unterhalten andere Autos, die sie weder brauchen noch sich leisten können. Auch Bequemlichkeit ist nicht unbedingt der wahre Grund für unsere Liebe zum Auto. Viele fahren mit dem eigenen Auto zur Arbeit, auch wenn es mit öffentlichem Nahverkehr oder Carsharing stressfreier und billiger ginge. In Pittsburgh z.B. fahren täglich tausende Büroangestellte mit dem Auto in die Innenstadt, obwohl allein das Parken viermal teurer ist als der Bus, der sie an derselben Ecke absetzen würde, während ein Parkplatz erst einmal gefunden werden will; auf den Parkplätzen im Umkreis eines Bürogebäudes in Providence/Rhode Island ist die Parkzeit auf zwei Stunden begrenzt, was die Angestellten auch bei Wind und Wetter zwingt, das Gebäude zwei- oder dreimal täglich zu verlassen, um irgendwo einen neuen Parkplatz zu suchen.

Unser starkes Verlangen nach dem Auto und seine staatliche Bevorzugung vor anderen Verkehrsmitteln lässt sich an der Kleinheit der US-Nahverkehrsflotte ablesen: Sie umfasst nur 129 000 Fahrzeuge. Von acht öffentlichen Dollars für den Verkehrssektor fließt nur einer in den öffentlichen Nahverkehr, die übrigen sieben kommen dem motorisierten Individualverkehr zu Gute. Jeden Tag werden durchschnittlich 150 000 Autos gekauft. Da neue Autos teurer werden und die Qualität höher ist, fahren US-Amerikaner ihre Autos länger und kaufen zunehmend Gebrauchtwagen, aber sie kaufen weiterhin. Selbst Wirtschaftskrisen können den Kaufrausch nicht stoppen: Seit 2007 werden weniger neue Geländelimousinen und dafür mehr Gebrauchtwagen gekauft.

Für Autobesitzer ist es selbstverständlich, dass die nächste Tankstelle höchstens ein paar Kilometer entfernt ist – was angesichts von 120 000 Tankstellen in den USA meist der Fall ist. Während diese sich früher auf Reparaturen und den Verkauf von Benzin beschränkten, gleichen sie heute meist kleinen Supermärkten, die neben Scheibenwischerflüssigkeit auch Nahrungsmittel und Lotterielose

verkaufen. Dies zeigt, wie wichtig das Auto fürs Einkaufen ist und mit welcher Zeit-Knappheit wir leben. Auf bemerkenswert unsichtbare Weise kommt das Benzin über Hunderttausende von Pipeline-Kilometern und mittels einer großen Tanklasterflotte zu den Tankstellen. Die Autofahrer erreichen die Tankstellen über *das* Infrastrukturprojekt des 20. Jahrhunderts: die Verbauung einer ungeheuren Menge von Beton und Stahl zu mehr als 6 Mio. Kilometern Straße und 600 000 Brücken – im Vergleich zu nur etwa 300 000 Kilometern Eisenbahnlinie. Die 105 Millionen Parkplätze versiegeln eine Fläche so groß wie der Bundesstaat Georgia. Die gefahrenen Kilometer wurden vom Verkehrsministerium 2008 auf 4,8 Billionen geschätzt – nahezu doppelt so viele wie 1983. Zusammen mit der zunehmenden Verstopfung der Straßen verbringen wir in der Folge durchschnittlich 18,5 Stunden pro Woche in unseren Autos – mit steigender Tendenz.

Hollywood-Geschichten erzählen, was unsere Gesellschaft ausmacht und was wichtig für uns ist. Kein Produkt steht so im Mittelpunkt des US-Films wie das Auto. Während andere Gegenstände des modernen Alltags wie Mikrowelle oder Handy bloße Requisiten sind, ist das Auto oft das zentrale Element zur Entwicklung der Charaktere oder zur Darstellung von Intrigen. Kaum ein Film der letzten Jahrzehnte, der in den zeitgenössischen USA spielt, kommt ohne Autoverfolgungsjagd und Autounfall aus, ohne schaukelndes Autoinneres mit jugendlichen Eskapaden oder Familienkonflikten oder ohne Charaktere, die sich auf *road trips* verlieren oder zu sich selbst finden.

## TODESMAUT

Egal, ob wir Autos fahren oder anschauen, wir sind täglich viele Stunden in Autokultur eingetaucht. Autos sind überall – nicht nur auf der Straße – und wir scheinen ihre Allgegenwart zu begrüßen. Paradoxerweise hat diese enge Beziehung viele schädliche und tödliche Auswirkungen von Autos unsichtbar gemacht. In den USA ist es dreimal wahrscheinlicher, durch einen Autounfall als durch Mord zu sterben, und für Kinder gibt es kein größeres Todesrisiko als Autofahren. Seit Beginn der statistischen Erfassung 1992 sind Autounfälle die häufigste Todesursache während der Arbeitszeit, wobei Kraftfahrer, Autoverkäufer und Landwirte besonders gefährdet sind. Die meisten Menschen sind geschockt, wenn sie erfahren, dass 2007 in den USA bei Autounfällen 41 059 Menschen starben – 112 pro Tag. Dem entspräche, wenn jeden Tag ein fast vollbesetztes Passagierflugzeug in Flammen aufginge. Autounfälle ereignen sich regelmäßig, einer nach dem anderen, wie das Tropfen eines Wasserhahns. Tödliche Unfälle sind so selbstverständlich, dass sie – außer in lokalen Medien – nur erwähnt werden, wenn sie etwas Bizarres haben. Nur weil die 112 Amerikaner und die 3300 anderen Menschen weltweit,

die gestern durch Autounfall starben, nicht gemeinsam und gleichzeitig gestorben sind, haben sie es nicht in die Medien geschafft. Der Tod durch Autounfall kommt unerwartet, gewaltsam und blutig. Obwohl Menschen jeden Alters, jeder Hautfarbe und jeden Geschlechts täglich durch Autounfälle sterben, trifft es in erster Linie die Jungen. Seit Jahren sind Autounfälle in der Altersgruppe von 1 bis 34 die häufigste Todesursache in den USA. Seit 1899 sind in den USA 3,4 Millionen Menschen durch Autounfälle ums Leben gekommen – mehr als US-Soldaten in allen Kriegen, die seitdem von den USA geführt wurden.

Neben den Toten gibt es zahlreiche Verletzte durch Autounfälle, allein 2007 in den USA 2,5 Millionen Menschen. Diese Verletzungen sind besonders schwer und traumatisch, weil sich unsere Körper – wenn wir uns nicht in Hochgeschwindigkeitsvehikeln befinden – nur langsam bewegen und kaum tief fallen. Verletzungen durch Autos brechen oftmals Genick, Wirbelsäule und Glieder und beschädigen Gehirn oder Herz – und führen somit zu lebenslanger Abhängigkeit, Zerstörung von Familien und schrecklichem Leid. Bislang gibt es kaum verlässliche Daten darüber, wie viele Menschen in den USA dauerhaft mit Unfallfolgen konfrontiert sind. Dutzende von Millionen Amerikanern müssen mit dem Verlust von Mutter, Vater oder Kind leben oder erleben, dass ein geliebter Mensch mit körperlichen, kognitiven oder emotionalen Unfallfolgen zu ihnen zurückkehrt. Allein in den letzten 25 Jahren gab es 1,1 Millionen Tote und 4,1 Millionen Behinderte durch Autounfälle. Wenn wir annehmen, dass im Schnitt zehn Familienmitglieder und Freunde besonders stark betroffen sind, sind das 52 Millionen Menschen.

Hinzu kommt das Personal der ›Straßenkriege‹, das Tag für Tag in der Abteilung »Autounfall« der Gesundheitsindustrie im Einsatz ist: Notärzte, Feuerwehr, Polizei, Rettungswagenfahrer, Ärzte und Schwestern in der Notaufnahme, die die Verletzten sichten, stabilisieren und behandeln, dazu Sozialarbeiter, Therapeuten, Psychologen, Mitarbeiter von Leichenschauhäusern und Bestattungsinstituten. Stellt man sich den ganzen Apparat der Todesmaut, der in einem Jahr in Bewegung gesetzt wird, zu einer Zeit an einem Ort vor, entsteht ein surreales und schreckliches Bild der Größenordnung, mit der wir es hier zu tun haben.

## MOTOR DER WIRTSCHAFT UND TREIBSTOFF FÜR KONGRESSKAMPAGNEN

Bald nach der Erfindung des Autos wurden die Industrien, die Automobilität produzieren, zum wichtigsten Sektor der US-Wirtschaft – wie Ende 2008 schmerzhaft offenbar wurde, als einige Autofirmen vom Konkurs bedroht waren. Zu diesen Industrien gehören nicht nur Autohersteller, sondern auch Zulieferbetriebe, Werkstätten, Mineralölkonzerne, Straßenbaufirmen, Versicherungen und der große Teil von Werbeindustrie und Medien, der den Verkauf von Autos befördern soll.

2007 wurden – nach Wal-Mart auf Platz 1 – die Plätze 2 bis 7 der umsatzstärksten US-Firmen durch Auto- und Mineralöl-Konzerne belegt. Die Autoproduktion allein macht vier Prozent des Bruttoinlandsprodukts aus und dieser Anteil steigt deutlich, wenn alle aufs Auto bezogenen Industrien mitgezählt werden. Schätzungsweise hängt jeder zehnte Arbeitsplatz am Auto. Dazu gehören die 1,3 Millionen Menschen, die 2004 direkt von Autoherstellern bezahlt wurden – wobei die »Big Three« in Detroit seitdem viele entlassen haben. Mehrere Millionen sind bei Autozulieferern im weiten Sinne und im Gebrauchtwagengewerbe angestellt. Schließlich sind der Monatszeitschrift *Parking Professionals* zufolge mehr als eine Million Menschen direkt im ›Parkgewerbe‹ beschäftigt, indem sie den Zugang zu Parkplätzen regeln, Parktickets und Strafzettel ausstellen, Autos umparken, Parkuhren herstellen oder Parkplätze und -häuser bauen. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts – einige Jahrzehnte nach Anbruch des so genannten Informationszeitalters – hat der Computer das Auto als Herzstück und Motor der US-Wirtschaft nicht ersetzt. Noch 2002 waren die von General Motors abgesetzten Fahrzeuge siebenmal mehr wert als die von Microsoft verkauften Produkte.

Der ökonomischen Macht des Autos und der zugehörigen Industrien entspricht eine enorme politische Macht. Auto- und Mineralölkonzerne stellen regelmäßig Entscheidungsträger bis zur höchsten Regierungsebene. Autohersteller, -händler und die Gewerkschaft United Auto Workers schmieren das politische Getriebe mit Geldern von Lobbygruppen, indirekten Zuwendungen und individuellen Spenden – 15 Millionen Dollar gingen 2006 an Kongressabgeordnete. Dieses Geld hat Folgen: Von den 15 Kongressabgeordneten, die die meisten Industriegelder annahmen, stimmte 2005 kein einziger für einen Gesetzesentwurf, der höhere Effizienzstandards für Autos vorsah.

Infolge des Einflusses der Industrie wird das US-amerikanische (Liebes-)Verhältnis zum Auto seit langem von der Regierung finanziell großzügig gefördert. General Motors setzte sich stark für den »Federal-Aid Highway Act« von 1956 ein, der öffentliche Mittel für 66 000 Kilometer Autobahn über einen Zeitraum von 20 Jahren vorsah – das bis dahin größte Arbeitsbeschaffungsprojekt der USA. Aus öffentlichen Haushalten fließen bis heute enorme Summen in den Ausbau des Straßennetzes. Zusammen mit dem Druck großer Lobbynetzwerke samt der American Automobile Association führte dies zur drastischen Ausweitung des Autosystems seit den 1950er Jahren. Alternativen wie Straßenbahnen, die im frühen 20. Jahrhundert so verbreitet waren, dass sie zum fünftgrößten Industriezweig der USA wurden, wurde von General Motors der Todesstoß versetzt. Der Konzern entledigte sich – zusammen mit Firestone, Standard Oil und Phillips Petroleum – der Konkurrenz, indem er zwischen 1936 und 1950 Straßenbahnsysteme in 45 Städten auf-

kaufte und dann zerschlug. Zusammen mit der Regierung sorgen solche Konzerne bis heute dafür, dass kaum in öffentliche Nahverkehrssysteme investiert wird.

Auch von den 2009 verabschiedeten US-Konjunkturpaketen zielen viele auf den Ausbau automobiler Infrastrukturen wie Straßen und Brücken. Dies ist ein Beispiel für den so genannten Katastrophen-Kapitalismus – wie Naomi Klein das Phänomen bezeichnet: Viele Firmen machen ihre größten Profite unter Krisenbedingungen infolge von Kriegen, Erdbeben, Tsunamis, Hurrikans oder Immobilienmarkt-Zusammenbrüchen. Obwohl viele die Krise von 2008 als wohlverdiente Strafe für die Autoindustrie ansahen (und sie war sicherlich schmerzlich für die Zehntausenden dort Entlassenen), profitierte sie in Wirklichkeit von ihr – sowohl direkt durch Rettungspakete als auch (und noch wichtiger) indirekt durch gewaltige öffentliche Gelder für den Straßenbau, die das Autosystem bis weit in die Zukunft zementieren.

## MYTHEN DER AUTOIDEOLOGIE

Unser Autosystem ist nicht nur mächtig und expansiv, sondern auch gefährlich, umweltschädlich, teuer und unwirtschaftlich. Es macht die USA sozial ungerechter, als sie es sonst wären. Unablässige Werbung und Lobbyismus über Jahrzehnte haben ein tief verankertes Glaubenssystem geschaffen und verbreitet: eine ausgereifte Autoideologie. Diese ist – wie viele Elemente der Kultur – für uns unsichtbar, da wir *mit* ihr sehen. Wie farbige Kontaktlinsen strukturiert und begrenzt der Denkrahmen, mit dem wir aufgewachsen sind, unsere Vorstellungen darüber, wie wir uns fortbewegen, wofür wir Geld ausgeben, welche Risiken wir eingehen und wo wir leben. Für Menschen ist Kultur wie Wasser für Fische. Wir schwimmen in ihr, aber wir können sie kaum jemals wirklich sehen, weil sie überall ist.

Die Autoideologie besteht aus vielen Mythen und schöpft ihre Kraft aus älteren amerikanischen Werten – deshalb haben wir sie so begeistert angenommen oder halten sie zumindest für so unvermeidlich wie das Wetter oder so unhörbar wie Hintergrundgeräusche. Sie lässt uns als normal empfinden, was sonst absonderlich erschiene: dass wir unsere geliebten Kinder auf eine Weise transportieren, die sie mit der vergleichsweise größten Wahrscheinlichkeit tötet, oder dass wir in unserem Leben Hunderttausende von Dollar für Autos ausgeben, während unsere Schulen und Renten unterfinanziert sind.

Die Existenz dieser Mythen bedeutet nicht, dass die Vergnügen des Autos nicht real wären. Selbst lebenslanges Autofahren schmälert manche seiner Freuden nicht. Die meisten Menschen sitzen gern hinterm Steuer und mögen oder lieben ihre Autos – wobei letzteres wahrscheinlicher ist, wenn man ein Mann ist, ein Luxusauto besitzt und in den westlichen USA lebt. Diese positive Einstellung

zu Autos rührt nicht nur daher, dass diese Mobilität verleihen, Machtgefühle erzeugen und Spielzeuge sind, sondern auch, weil wir hoffen, mit ihrer Hilfe unsere (gemeinsamen) Werte ausleben zu können, von denen wir viele als besonders amerikanisch empfinden. Dazu gehören die Idee der Freiheit, ein Idealbild von Mann, Frau und Familie, ein unerschütterliches Vertrauen in den Fortschritt und die Überzeugung, dass Individualität mehr zählt als Gemeinschaftlichkeit. Zudem ist unsere Liebe zum Auto eng mit dem amerikanischen Traum schlechthin verflochten: dem von Chance und Erfolg. Jeder dieser Werte bildet eine Säule des Tempels der Automythen.

## MOBILITÄT UND GESCHLECHT

Welche Autos wir kaufen, wie wir sie ausstatten und wie oft und bei welchen Gelegenheiten wir sie fahren, ist verknüpft mit unserer Vorstellung davon, welcher Typ Mann, Frau oder Eltern wir sein wollen. Wir sind überzeugt davon, dass der Kauf oder Gebrauch von Autos uns männlicher oder weiblicher oder zu besseren Eltern macht. Wenn junge Männer alles Mögliche über Motoren und Automarken lernen, demonstrieren sie ihre Männlichkeit, denn sie wissen etwas, was meist nur Männer wissen. Wenn Frauen Stunden damit verbringen, ihre Kinder morgens zur Schule und nachmittags zu Freizeitaktivitäten zu fahren, zeigen sie damit, dass sie keine Mühe scheuen, sich um ihre Kinder zu kümmern. Selbstverständlich wissen auch einige Frauen viel über Autos und sind auch einige Männer gern der Familienchauffeur. Aber wie auch immer sich die Vorstellungen über Geschlechterrollen im Zuge der feministischen Bewegung verändert haben, fahren und genießen Männer und Frauen ihr Auto nach wie vor verschieden und benutzen es zu unterschiedlichen Zwecken.

Auch wenn Frauen heute bei etwas mehr als der Hälfte der Autokäufe die Kaufentscheidung treffen und ihre Fahrmuster und -volumen sich denen der Männer langsam angleichen, bleibt das Auto für Männer ein wichtigerer Bestandteil ihres Lebens als für Frauen. Männer fahren mehr Kilometer und fühlen sich für fast alle anfallenden Reparaturen verantwortlich. Die Anzahl der Autoverkäuferinnen liegt noch immer im einstelligen Prozentbereich. Wenn heterosexuelle Paare in ein Auto steigen, sitzt noch immer meist der Mann am Steuer – egal ob er neben einer Feministin sitzt oder selbst Feminist ist. Unser mit Pferdestärken verknüpftes Männerbild legt nahe, dass Vielfahrer, Sportwagen- und Geländelimousinen-Besitzer ein besseres Sexualleben haben als Männer, die zur Arbeit laufen, Fahrrad fahren oder einen Kleinwagen haben. Die Mythen über automobile Männlichkeit lassen uns glauben, dass der Mann mit den größten und flippigsten Reifen jede Frau bekommt. Sie lenken aber von der Tatsache ab, dass Frauen heute ihre eige-

nen Autos besitzen und dass Paare, die weniger für Autos ausgeben, mehr Geld für andere Dinge haben. Dennoch führen sie zur Akzeptanz potenziell lebensgefährlicher – und überwiegend männlicher – Fahrstile wie Rasen. Insgesamt sterben mehr Männer als Frauen bei Autounfällen. Am größten ist der Unterschied bei Teenagern: 2005 waren von den jugendlichen Straßenverkehrstoten 2575 männlich und 892 weiblich.

Noch mehr als um Frauen zu imponieren scheinen Männer ihre Autos allerdings zu benutzen, um anderen Männern gegenüber ihre Männlichkeit zur Schau zu stellen. So erzählt ein Autoliebhaber, ein Geschäftsmann aus New York um Mitte 30, dass er während einer Flugreise in einem Automagazin blätterte und seinem Sitznachbarn scherzhaft sagte, er bezeichne seinen BMW 308 Coupé als »magischen mechanischen Männlichkeitsverstärker« – seine Frau nennt diesen schlicht »the Penis«. Dies gilt auch für jene, die eher zu den weniger einkommensstarken Klassen gehören: »pimping our rides means pimping ourselves«.

Sowohl Väter als auch Mütter geben an, gerne Auto zu fahren, weil sie durch Chauffieren der Kinder ihre Zuwendung und Liebe zu ihnen ausdrücken können – wobei Frauen doppelt so viele dieser Fahrten übernehmen. Viele Eltern kümmern sich – zeitlich gesehen – mehr um ihre Kinder, indem sie sie zu Schule, Sport und Freunden fahren, als durch Kochen oder andere Hausarbeit. Autos sind also zum hauptsächlichen Hilfsmittel beim Großziehen von Kindern geworden. Der Mythos, gute Eltern seien nur die, die ihre Kinder viel herumkutschieren, verdeckt die Alternativen. So könnten Kinder z.B. verantwortungsvoll erzogen werden, indem von ihnen erwartet würde, mit dem Fahrrad zum Sportplatz zu fahren – wodurch sie zudem unabhängiger würden. Darüber hinaus steht weniger Autofahren die irrige Vorstellung entgegen, die Welt sei zu gefährlich, als dass Kinder öffentliche Verkehrsmittel allein benutzen könnten. Kinder sterben aber statistisch gesehen häufiger im Familienauto, als dass sie beim Busfahren verletzt werden. Viele Eltern glauben schließlich, die gemeinsamen Stunden im Auto seien die einzigen Mußestunden, die sie mit ihrem Kind verbringen können. Sie übersehen dabei gesündere Möglichkeiten. Sie könnten ihr Kind z.B. bei einer Freizeitaktivität weniger anmelden oder eine Stunde weniger arbeiten und in dieser Zeit mit ihm spielen oder einen Waldspaziergang machen.

*Drive less, live more.*

*Aus dem Amerikanischen von Oliver Walkenhorst*

---

1 Auszüge aus Catherine Lutz u. Anne Lutz Fernandez, *Carjacked. The Culture of the Automobile and Its Effect on Our Lives*, 272 S., Palgrave Macmillan, London 2010





## WOMEN DRIVERS

Eine Inspiration für ihre Reihe »Women Drivers« (1997–2009) hat Jayne Holsinger aus Werbeanzeigen amerikanischer Autohersteller der 1920er und 1930er Jahren gezogen. Die Bilder werfen einen besonderen Blick auf die Autokultur: Frauen, isoliert hinter dem Steuer, übernehmen die Kontrolle über ihre mobile Domäne. Die Portraits wechseln mit Bildern des ländlichen Amerika, in die oftmals der Rückspiegel noch hineinragt. Ohne Auto können diese Landschaften nicht bewältigt werden.

Links: Shelly, Sherry, Bree, Mary Lynn (Detail), 1998, oil on wood panel, 12 x 12 inches
Rechts: Casey and Bree, 2001, oil on wood panel, 30 x 45 inches



## CRUSHED CAYENNE

Folke Köbberling und Martin Kaltwasser rekonstruieren den Frontalunfall eines Cayenne – der SUV von Porsche und der teuerste auf dem Markt – aus wieder verwendeten Holzresten und Baumaterialien. Die Zeit scheint still zu stehen.







»Crushed Cayenne«, 2008.

# DAIMLER: NEUE PROFITSTRATEGIEN

HOLM-DETLEV KÖHLER

Würden die Autos von Daimler funktionieren wie das Konzernmanagement, landeten sie alle paar Meter im Straßengraben. Seit Edzard Reuter in den 1980er Jahren den »Integrierten Technologiekonzern« verkündet hat, stolpert der Konzern von einer Strategiekatastrophe zur nächsten. Nach den Ölkrisen der 1970er Jahre hat man diversifiziert: Haushaltsgeräte (AEG, Telefunken), Maschinenbau (MTU), Waffen und Luftfahrt (Dornier, Fokker, MBB) und IT (Debis). Alle diese Sparten mussten nach der Krise zu Beginn der 1990er Jahre geschlossen oder verlustbringend verkauft werden. Derzeit wird noch der letzte Rest dieser Pleitestrategie, die EADS-Beteiligung, abgewickelt. Der folgenden Strategie des ›globalen Automobilkonzerns‹, aktiv in allen Märkten und allen Klassen, sollte es kaum besser gehen. Neue Modelle wie die M-Klasse (SUV), der SLK Roadster, die A-Klasse und der Smart wurden entwickelt, neue Fabriken gebaut (Hambach/Frankreich, Juiz de Fora/Brasilien und Tuscaloosa/USA), und eine neue Unternehmensphilosophie verkündet: der



KAPITAL-STRATEGIEN

*shareholder value*. Aktienwertsteigerung wurde zum Ziel, dem sich Arbeit, Umwelt und alles andere unterzuordnen hatten. Daimler wurde zum Paradebeispiel für das »Ende der Deutschland AG«. Die Deutsche Bank, jahrzehntelange Hausbank von Daimler, vollzog den Wandel von der Industrie zur Investmentbank und trennte sich von ihren Daimleraktien. Seither entbehrt der Konzern eines strategischen Mehrheitsaktionärs und ist potenzielles Objekt von Spekulationen und feindlichen Übernahmen.

Dann kam der *große coup*, die »Hochzeit im Himmel« mit Chrysler. Doch wieder kam alles anders. Einige Chrysler-Manager wussten, dass sie den Deutschen einen lahmen Esel verkauft hatten. Gleich nach dem Merger organisierten sie sich millionenschwere Abfindungen, verkauften ihre Aktienrechte und suchten das Weite. So saßen die Daimler-Leute mit einem kopflosen Partner da, dessen Steuer sie übernehmen mussten. Dieter Zetsche sollte mit einem neuen Team den Chrysler-Karren aus dem Sumpf ziehen und entwickelte eine erneuerte *power-car* Strategie mit großen, wuchtigen, spritfressenden Pkws, Minivans, *light trucks* und SUVs – genau das, was der Markttrend nicht mehr nachfragte. Die kaufkräftigen neuen Mittelklassekinder Nordamerikas und Westeuropas und ihre Midlifecrisis-Papas hatten symbolische Potenz und imposante Vierrad-Power gesucht und damit Chrysler in den 1990er Jahren gute Gewinne in die Kassen beschert; im neuen Jahrhundert setzen sich eher Ausgaben und Sprit sparendes Käuferverhalten durch. Die Preise in den USA wurden zudem von Rabattschlachten in den Keller gedrückt. Die beiden Marken Chrysler und Mercedes nutzten keine Synergien, verwendeten keine gemeinsamen Bauteile und verharrten hinter ihren kultrellen Barrieren. Zudem scheiterten mehrere Versuche, Chrysler-Modelle in Europa zu platzieren.

Auch den komplementären Globalkonzern-Strategien ging es nicht besser. Die erworbene nordamerikanische Lkw-Marke Freightliner musste aufwendig restrukturiert werden. Das urbane Minivehikel Smart hat seit der Markteinführung 1998 Milliardenverluste angehäuft, und die A-Klasse floppte in Brasilien, das nagelneue Juiz-de-Fora-Werk ist daher bis heute kaum genutzt. Mit dem Erwerb von Beteiligungen an Mitsubishi und Hyundai sah sich der damalige Vorstandsvorsitzende Jürgen Schrempp zwei Jahre nach dem Chrysler-Deal endgültig auf dem Weg zum globalen Konzern: DaimlerChrysler sei »das einzige Unternehmen in der Welt, das in allen Märkten und allen Segmenten vom Micro-Stadtvehikel bis zum schweren Lkw mit einem hochattraktiven Produktportfolio präsent ist«. Die folgenden Jahre brachten eine Serie gescheiterter Kooperationsprojekte mit den asiatischen Partnern, und Mitsubishi schlitterte in Skandale, gigantische Rückruf-Aktionen und Finanzkrisen. 2005 war das Asien-Abenteuer geplatzt und die Beteiligungen verlustreich abgestoßen.

Das Ende der DaimlerChrysler-Ehe war damit eingeläutet und die Geduld der Aktionäre mit dem kapital- und ressourcenaufwendigen Feuerwehrmanagement in Übersee am Ende. 85 000 Arbeitsplätze waren unter dem Strich seit 1999 abgebaut worden, 46 000 davon in Deutschland, die meisten allerdings außerhalb der Fahrzeugsparte.

»Warum ist Daimler trotz aller Managementkatastrophen noch am Leben?«, könnte

man fragen. Die Antwort lautet vor allem: Mercedes. Unter dieser Marke lassen sich seit Jahrzehnten teure Luxuskarossen mit hohen Gewinnmargen in aller Welt verkaufen; sie erhalten die Kreditwürdigkeit des Konzerns und bezahlen die teuren Managementfehler. Auch das Lkw- und Busgeschäft trägt trotz viel geringerer Gewinnmargen und einiger Turbulenzen – vor allem in Nordamerika und zuletzt Indien – zum Konzerngewinn bei. Die Nutzfahrzeugproduktion ist zudem global vernetzt, während die Pkws immer noch zu drei Vierteln aus Deutschland kommen. In den DaimlerChrysler-Jahren (1999–2006) stieg der Mercedes-Pkw-Absatz von 1,08 auf 1,25 Millionen und der Nutzfahrzeugabsatz von 550 000 auf 830 000 Fahrzeuge (u.a. durch die Integration von Mitsubishi Fuso Trucks and Buses), während Chrysler statt 3,2 nur noch 2,65 Millionen Fahrzeuge verkaufte. Der US-Marktanteil ging von 16 auf 12 Prozent zurück, ohne dass Chrysler mehr Autos im Ausland verkaufen konnte.

Mit dem Verkauf der Chrysler-Anteile an den Hedge-Fonds Cerberus musste Daimler den weltweiten Strukturwandel der Branche allein und weiterhin ohne strategischen Aktionär angehen. Das *global company* Abenteuer entpuppte sich als gigantischer Kapitalverschwendungs- und Vernichtungsprozess. Die folgende Krise seit 2008 wirkt wie ein Katalysator für grundlegende Strukturprobleme und einen Umbau des globalen Fahrzeugsektors; sie setzt gerade Daimler stark unter Druck.

Die Suche nach einer neuen Unternehmensstrategie wird durch drei Kontextfaktoren bestimmt. Zum einen ist das Wachstum in den traditionellen Automobilmärkten Nordamerikas, Westeuropas und Japans begrenzt. In diesen hoch motorisierten Gesellschaften bestimmen emissionssenkende Technologien, alternative Antriebsmodelle und urbane Mobilitätssysteme die Zukunft. Die Wachstumsmärkte der Zukunft liegen in den Newly Motorising Countries (NMCs), mit den sich rasant motorisierenden Entwicklungsländern mit den BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) an der Spitze. In diesen hoch regulierten Märkten hat ein erbitterter Wettlauf um Marktanteile begonnen, an dem alle großen Auto-Hersteller und Zulieferer sowie staatlich geförderte einheimische Newcomer teilnehmen. Die dritte Rahmenbedingung setzt die globale Wirtschafts- und Finanzkrise. Daimler war besonders betroffen, weil Nutzfahrzeuge und Oberklassenmodelle am stärksten unter dem Absatzeinbruch litten und die Verschrottungsprämien der Regierungen zur Linderung der Krise meist an kleine und emissionsarme Modelle gerichtet waren. 2009 sank der Pkw-Absatz des Konzerns um 14, der Nutzfahrzeugverkauf um über 40 Prozent.

Die Reaktion des Konzerns lässt eine neue Profitstrategie erkennen, die traditionelle Stärken mit neuen Elementen zu verbinden und einige Fehler der Vergangenheit zu vermeiden sucht. So wird weiterhin in Fahrzeugsicherheit und Hightech-Ausstattung investiert, gleichzeitig aber die Entwicklung alternativer Antriebe vom Hybrid- über Elektro- bis zur Wasserstoffzelle vorangetrieben. Alternative Kraftstoffe wie Ethanol oder Flüssiggas sind nur für wenige leichte Nutzfahrzeuge im Sortiment. Insbesondere wird die Reduzierung der Emissionen bei konventionellen Benzin- und Dieselmotoren (»BlueEfficiency«:

Leichtbauteile, reibungseffiziente Reifen, Start-Stopp-Automatik, Aerodynamik) verfolgt, um die zukünftigen EU- und US-Normen zu erfüllen. In Partnerschaften mit Städten wie Ulm, Berlin, London oder Austin sowie mit Elektrokonzernen wie RWE entwickelt Daimler interessante urbane Elektromobilitätsmodelle, von denen das in Ulm und Austin/Texas eingeführte *car2go* zukunftsweisend sein könnte. Hier verkauft oder vermietet Daimler keine Autos, sondern verkauft Fahrzeit: Registrierte Nutzer können jederzeit in einen der Elektro-Smarts einsteigen und diesen für 0,19 Euro/Minute nutzen, so lange sie wollen, und ihn dann irgendwo parken. Fahrzeugzugang und Abrechnung erfolgt über eine Chipkarte.

Die E- und S-Klasse sind, ebenso wie die Konkurrenzmodelle von Audi und BMW, Verkaufsschlager in Nord- und Südamerika, Indien, China und anderen NMCs. Daimler baut dort über Allianzen mit einheimischen Partnern die Produktionskapazitäten für Pkws und Nutzfahrzeuge aus. Die Produktion soll in die Wachstumsmärkte verlagert werden, die zudem niedrigere Kosten als zu Hause, Währungsausgleichs- und Logistikvorteile bieten. Der Erfolg der Oberklassenmodelle weist auf einen Strukturwandel der globalen Automärkte hin, bei dem nicht mehr die breiten Mittelklassen der Industrieländer, sondern die polarisierte Sozialstruktur der NMCs dominiert. Auf der einen Seite wächst die Oberklasse der neureichen Gewinner der rasanten Industrialisierung, die mit protzigen Luxuskarossen imponieren wollen. Auf der anderen Seite strömt ein riesiges Heer neuer urbaner Bevölkerungen in die Zentren der Entwicklungsländer, die sich zum ersten Mal ein Auto kaufen und dadurch einen riesigen *low-cost* Vehikel-Markt eröffnen. Hinzu kommt ein enormer Markt für ländliche Mehrzweck-Billigfahrzeuge, der bald von indischen und chinesischen Herstellern dominiert sein könnte.



flickr/Graustark ©

Zur Finanzierung und Absicherung dieser Zukunftsstrategie ist Daimler auf der Suche nach Allianzen und Investoren. Die Beteiligung des Ölscheichtums Aabar Investments – der Abu Dhabi Fonds erwarb 2009 9,1 Prozent der Anteile und ist nun zusammen mit dem Kuwait Investment Office (6,9 Prozent) der einzige Großaktionär – wurde als erster Schritt zur Stabilisierung der Aktionärsstruktur präsentiert. Zur Entwicklung effizienter Batterien wurde eine Beteiligung bei Evonik erworben. Die beiden

Unternehmen wollen in den nächsten zwei Jahren Europas größte Batteriezellenfabrik auf Lithium-Ionen-Basis im sächsischen Kamenz aufbauen. Bei der Elektrovehikel-Entwicklung sollen die Partnerschaften mit dem kalifornischen Newcomer Tesla und Chinas BYD nützlich werden, Vattenfall, EnBW und Linde sollen bei der Brennstoffzelle behilflich sein, wo auch schon Partnerschaften mit Ford und Ballard Systems bestehen. In Indien, Russland und China werden ständig neue Allianzen für die Montage und den Vertrieb von Daimler-Fahrzeugen abgeschlossen. Diese sind oft unsicher und risikoreich und scheitern nach kurzer Zeit, wie zuletzt der Deal mit der indischen Hero Group.

Eine zentrale Rolle für mehrere Bausteine der neuen Profitstrategie wird die Allianz mit Renault-Nissan spielen. So hängt die Revitalisierung des Smart mit einer erweiterten Modellpalette und Elektroantrieb von der erfolgreichen Zusammenarbeit mit Renault (Entwicklungskooperation mit Twingo) und dem Pionier bei Elektrofahrzeugen Nissan ab. Auch bei Dieselmotoren für die Kompaktklasse und leichte Nutzfahrzeuge sind viele Synergien möglich. Die gemeinsame Nutzung von Überseewerken zur besseren Produktionsauslastung und gegenseitige Hilfe beim Marktzugang sind weitere angepeilte Allianzvorteile. Die Renault-Nissan-Allianz ist auf operative und technologische Partnerschaft orientiert, während die gegenseitigen Kapitalbeteiligungen niedrig gehalten wurden – ganz im Gegensatz zu den Chrysler- und Mitsubishi-Deals.

Für die Arbeitsplätze in Deutschland ist die Abkehr vom Konzept der Solitärfabrik – ein Werk richtet exklusiv die Produktion einer Modellreihe aus – von besonderer Bedeutung. So wird das Volumenmodell C-Klasse zukünftig in Bremen, Tuscaloosa, Südafrika und China, vielleicht auch in Brasilien und Indien montiert, und die A- und B-Klasse rollt in Rastatt und Kecskemét (Ungarn) vom Band. Die Produktion soll marktnäher und billiger organisiert und die Konkurrenz zwischen den Werken angeheizt werden. Dieser Strategiewandel, ein weiterer Schritt weg vom Exportmodell Deutschland hin zum globalen Automobilkonzern, setzt die Werke des Hochlohnstandorts Deutschland mit seinen sehr reduzierten Wachstumspotenzialen unter dauerhaften Druck.

Die Erfolgswahrscheinlichkeit der neuen Profitstrategie wird durch drei Faktoren in Frage gestellt. Zum einen ist die Zukunft der Automobilindustrie derzeit so offen und unsicher wie seit 100 Jahren nicht mehr. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts setzte sich in einem Machtkampf der Verbrennungsmotor als weltweiter Standard gegen mehrere, technisch und wirtschaftlich durchaus konkurrenzfähige Alternativen (Elektro, komprimiertes Gas) durch. Heute ist erneut ein globaler Machtkampf um Technologien, Standards und Normen ausgebrochen mit neuen (Energie-, IT- und Batterieunternehmen, Start-ups wie Tesla und Fisker) und alten (Regierungen und politische Organisationen auf allen Ebenen) Akteuren neben den großen Autoherstellern. Insbesondere die neuen Autohersteller Indiens und Chinas mit starker Rückendeckung ihrer Regierungen können dieses globale Machtspiel gründlich aufmischen. Zur Zeit weiß niemand, welche Technologie oder welcher Technologie-Mix zum neuen Standard wird und wieweit sich regionale Unterschiede

herstellen. So sehen sich die Hersteller gezwungen, gleichzeitig in mehrere konkurrierende Technologien zu investieren, um am Ende nicht vollständig auf ein falsches Pferd gesetzt zu haben. Im Daimler-Fall trifft diese kapital- und ressourcenaufwendige Strategie auf finanzielle Ressourcenengpässe durch den Kriseneinbruch und die Altlasten, insbesondere die noch zu begleichenden Rechnungen des Chrysler-Desasters. Hinzu kommt, dass der internationale Konkurrenzkampf nicht nur generell härter wird, sondern dass gerade in den Stammsegmenten von Daimler wie der Oberklasse (Audi, BMW), den schweren Lkws und Bussen (VW-MAN) starke Konkurrenten herangewachsen sind. Missmanagement wie in der Vergangenheit könnte unter diesen Umständen fatal sein.

Was aber sagen Arbeiter, Betriebsräte und Gewerkschaften zu dem Ganzen? Trotz einer auch international gut artikulierten Vertretungsstruktur mit Konzern-, Euro- und Weltbetriebsrat blieb es bislang bei mehr oder weniger erfolgreichen Verteidigungsgefechten. 2004 wurde das erste Beschäftigungssicherungsabkommen (2004–12) nach heftigen Arbeitskämpfen unterzeichnet. Die jüngste Ankündigung der Verlagerung der C-Klassenproduktion vom Stammwerk Sindelfingen nach Bremen und Tuscaloosa führte erneut zu Massenprotesten und einem Beschäftigungssicherungsabkommen bis Ende 2019. Diese Vereinbarungen haben den kontinuierlichen Beschäftigungsabbau und die Verlagerung in die neuen Wachstumsmärkte keineswegs aufhalten, sondern nur sozial verträglicher gestalten können. Derzeit sind noch 250 000 Menschen bei Daimler beschäftigt, davon 160 000 in Deutschland. Investiert wird in China, Indien, Russland, Ungarn und auch den USA, in Deutschland dagegen ist der Trend rückläufig. Gleichzeitig werden die Vereinbarungen seit vielen Jahren mit dem Abbau erkämpfter Rechte bezahlt. Löhne werden eingefroren, Arbeitszeiten verlängert und flexibilisiert, Pausen und Zulagen gestrichen usw. Allein im Jahre 2009 trugen die deutschen Daimler-Beschäftigten durch Kurzarbeit, Lohn- und Bonusverzicht mit 4 Mrd. Euro zur Liquidität des Unternehmens bei. Die Arbeiter und ihre Vertreter haben die Kapitallogik akzeptieren müssen, da sie über keine attraktive Gegenstrategie verfügten, ein Grundproblem der Linken und der Gewerkschaften überall.

Ob sich der gegenwärtige Trend zu nachhaltigen Antrieben und urbanen Verkehrssystemen zu einem dauerhaften ökologischen Umbau des Verkehrssystems ausweiten wird, hängt dagegen weniger von den einzelnen Konzernen und ihren Beschäftigten ab, als vielmehr von der Wiedergewinnung verkehrs- und energiepolitischer Kompetenz auf allen Ebenen. Umweltfreundlicher Stadtverkehr erfordert lokalpolitisches Eingreifen, emissionsfreier Autoverkehr verlangt nicht nur kontinuierliche Normsetzung und einheitliche internationale Standards für Batterien, Ladesysteme und alternative Antriebsstoffe, sondern vor allem eine auf erneuerbaren Energiequellen und hocheffizienter Energienutzung beruhende elektrische Energieproduktion. Das Kohleimperium China mit Elektroautos zu bestücken oder Südamerikas Ökosysteme durch massenhaften Lithium-Abbau zu zerstören, wäre das Gegenteil einer $CO_2$-sparenden Lösung.

# BOOM 2010

## ENDE ODER NEUE RUNDE DER GLOBALEN AUTOKRISE?

STEPHAN KAUFMANN

Die große Autokrise wurde befürchtet, angekündigt – und nun scheint sie ausgefallen zu sein. Bereits das Jahr 2009 verlief dank staatlicher Förderprogramme glimpflich. Und 2010 erlebt die Branche einen echten Boom: Im ersten Halbjahr steigerten die deutschen Autobauer ihre Produktion in Deutschland um ein Viertel. BMW wie auch Daimler haben ihre Prognosen für das laufende Jahr angehoben. »Der Spuk ist vorüber«, meldet die Financial Times Deutschland (24.6.2010). Doch »vorüber« ist er nicht. Er geht nur in eine neue Runde. Für die Belegschaften bedeutet das nichts Gutes.

Als sich im Jahr 2008 eine globale Wirtschaftskrise andeutete, sahen die meisten Beobachter für die Autoindustrie schwarz. Grund waren die seit langem bestehenden Überkapazitäten in der Branche und der daraus resultierende Verdrängungswettbewerb. Bereits 2004 warnte die Deutsche Bank: »Schon seit Jahren diskutiert die Automobilindustrie über die Problematik der globalen

Überkapazitäten. Sie werden weltweit auf bis zu 30 Prozent geschätzt [...] Die globale Nachfrage steigt nicht so stark wie das Angebot.« (DB Research EU-Monitor, 16.6.2004). Mit einem echten Rückgang der Nachfrage, so die Erwartung, werde es mit der Autobranche massiv bergab gehen.

Doch so schlimm kam es nicht. Weltweit sank im Jahr 2008 der Auto-Absatz um lediglich 5 Prozent auf rund 63 Millionen Fahrzeuge. Insbesondere die deutschen Original Equipment Manufacturers (OEM) kamen relativ ungeschoren davon: Ihre Produktion schrumpfte nur um ein Prozent auf 10,8 Mio. Einheiten. Damit konnten sie ihren Weltmarktanteil auf 17 Prozent ausbauen.

Für 2009 wurde zu Jahresbeginn ein Einbruch bei den weltweiten Neuzulassungen von bis zu 20 Prozent prognostiziert. Tatsächlich ging die Autoproduktion in Deutschland zu Beginn des Jahres drastisch zurück. Auf ihrem Tiefpunkt im zweiten Quartal 2009 lag sie um fast 39 Prozent niedriger als zu ihrem Hoch im ersten Quartal 2008.[1] Doch dann kam die Wende – insbesondere wegen der zahlreichen staatlichen Fördermaßnahmen (Abwrackprämien) in vielen Ländern. Weltweit gingen die Neuzulassungen 2009 insgesamt nur um 4 Prozent zurück. Damit verzeichnete der Weltautomarkt – trotz Krise – das sechstbeste Jahr seines Bestehens. Die staatlichen Anreizmodelle sorgten dafür, dass künftige Autokäufe vorgezogen wurden und die globalen Überkapazitäten nicht reduziert werden mussten. Die zweite Wachstumsstütze war China, wo die Verkäufe angetrieben durch Steuernachlässe um fast die Hälfte auf 13,6 Mio. Einheiten zulegten.

## DIE ÜBERRASCHENDE WENDE

Für 2010 waren Branchenbeobachter und-Hersteller wieder vorsichtig. Doch sie wurden abermals überrascht. Der CEO von Renault-Nissan, Carlos Ghosn, rechnet nun mit einem weltweiten Absatz von 69 bis 70 Mio. Fahrzeugen; es gäbe keinen Zweifel daran, dass 2010 ein Rekordjahr wird. »Noch nie hat sich die Lage in einem so atemberaubenden Tempo zum Besseren gewendet«, so ein Daimler-Aufsichtsrat (FAS 20.6.2010).

Wo kommt das Wachstum auf einmal her? Nicht aus Westeuropa. Wegen des Auslaufens der Förderprogramme dürfte der Pkw-Markt hier dieses Jahr um 10 bis 15 Prozent schrumpfen (Nord/LB-Branchennews Automobile Januar 2010). Auch in Japan wird eine Stagnation erwartet. Wachstumstreiber sind vor allem die USA und die so genannten Schwellenländer. Daher setzen alle Autokonzerne auf die BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) als ihre »Zukunftsmärkte« – der Kampf geht darum, wessen Zukunft es sein wird.

## HOFFNUNG CHINA

China hatte Japan als zweitgrößter Automarkt der Welt bereits 2006 überholt und kam 2009 dank eines staatlich geförderten Autobooms und der Krise in den USA an die Spitze. Wichtig ist China insbesondere für die deutschen Hersteller. Fast jedes fünfte Auto, das dort zugelassen wird, zählt zu einer der deutschen Konzernmarken. Bei den Premiumfahrzeugen haben sie einen Marktanteil von 80 Prozent.

Um ihr Wachstum anzutreiben, bauen die Konzerne weitere Kapazitäten auf. So will *VW* in allen Wachstumsmärkten stärker wachsen als die Konkurrenz. In China will der Konzern

von 2018 an insgesamt 2 Mio. Fahrzeuge pro Jahr absetzen – 40 Prozent mehr als 2009. Im April 2009 eröffnete VW Fabriken in China (Chengdu und Nanjing) und hat nun zehn Werke im Land. Ein neues Werk ist geplant, zudem die Erweiterung der Produktionskapazität der alten Anlagen. Insgesamt belaufen sich die Investitionen bis 2012 damit auf 6 Mrd. Euro.

Für die VW-Tochter *Audi* ist China der zweitgrößte Markt nach Deutschland. Bis 2012/13 sollen die Verkäufe auf 250 000 Autos erhöht werden. Die Vorherrschaft von Audi wird jedoch attackiert durch BMW und Daimler. Audis Marktanteil ist in den vergangenen sechs Jahren um 20 Prozentpunkte geschrumpft. BMW gewann sieben Prozentpunkte auf 23 Prozent, Daimler legte ebenfalls um sieben auf 16 Prozent zu. *BMW* verkaufte in China im vergangenen Jahr 90 500 Fahrzeuge (plus 38 Prozent gegenüber 2008), 2010 ist ein Absatz von 120 000 geplant, die Verkäufe im ersten Quartal haben sich verdoppelt. Um die lokale Produktionskapazität von derzeit 40 000 auf rund 100 000 zu erhöhen, bauen BMW und sein chinesischer Partner Brilliance ein zweites Werk in Shenyang, das 2012 fertig sein soll. Die jährliche Produktionskapazität kann nach Unternehmensangaben auf 300 000 gesteigert werden.

Unter den Premium-Anbietern in China wächst *Daimler* am schnellsten. Im ersten Quartal 2010 verdoppelte der Konzern seine Verkäufe. Für die Stuttgarter ist China derzeit der drittgrößte Markt mit einem Absatz von 70 000 Autos 2009. Dieses Jahr will der Konzern seine Verkäufe um über 40 Prozent steigern. BMW soll »bald« überholt werden und Ziel sei es, Audi als Marktführer abzulösen, so Daimler-Chef Zetsche. Dafür wird die Produktionskapazität von bislang 25 000 Fahrzeugen derzeit mithilfe von Investitionen von über drei Milliarden Euro verdreifacht. Auch die Hersteller aus anderen Ländern haben im Reich der Mitte viel vor. *Honda* will bis 2012 seine Produktionskapazität um 28 Prozent auf 830 000 Wagen erhöhen. *Nissan* will sie binnen zwei Jahren sogar um fast 70 Prozent auf 900 000 erhöhen und danach weiter draufsatteln.

*Ford* steigerte 2009 seinen China-Absatz um 44 Prozent auf 440 000 Autos. Der US-Konzern baut derzeit sein drittes Werk in China. Auch der französische Konzern *PSA* hat angekündigt, seine Verkäufe in China drastisch zu steigern. 2009 wuchs sein China-Absatz von 270 000 auf 350 000 Wagen. Gemeinsam wollen beide Marken (Peugeot, Citroën) bis 2016 einen Marktanteil von 8 Prozent erreichen. Neu in diesem Kampf um Marktanteile ist *Fiat*. Die Italiener gründeten im Juli 2009 ihr Gemeinschaftsunternehmen mit Guangzhou. Die Produktionskapazität soll bis 2014 bis auf 500 000 Fahrzeuge steigen. Und schließlich will der indische Autobauer Tata, der 2008 Jaguar und Land Rover (JLR) von Ford erwarb, BMW und Daimler im Luxus-Segment angreifen.

Starke Konkurrenten um den Hoffnungsmarkt sind auch die chinesischen Hersteller. Bei den billigeren Autos haben sie ihren Marktanteil in den ersten Monaten 2010 um fast vier Prozent auf knapp 35 Prozent erhöht. Der Preiskampf in diesem Segment ist hart. So kostet *Cherys* billigstes Modell nur rund 3700 Euro in der Basisversion. *Geely* hat sich für das Jahr 2010 ein Verkaufsziel von



flickr/Tim Patterson

412 000 Fahrzeugen gesetzt, 27 Prozent mehr als im Vorjahr. Besonders ehrgeizig zeigt sich *BYD*: 2010 soll sich die Zahl der verkauften Autos verdoppeln. Bis zum Jahr 2015 will der Konzern Volkswagen von dem Spitzenplatz in China verdrängt haben.

Aber auch im höherpreisigen Segment erhalten die westlichen Hersteller starke Konkurrenz. So erwarb *Geely* im März 2010 die schwedische Traditionsmarke Volvo für 1,8 Mrd. Dollar von Ford. Der chinesische Autobauer hat angekündigt, Volvo mit 900 Mio. Dollar zu sanieren. In fünf Jahren sollen 200 000 Autos verkauft werden – neun Mal mehr als bisher. »Eine Ausweitung des Absatzes wird die Probleme Volvos automatisch lösen«, hofft Geely-Chef Li Shufu (Handelsblatt 31.3.2010). Mittelfristig soll in China eine Produktion von rund 300 000 Autos pro Jahr aufgebaut werden.

Noch erscheint China als die Lösung des Problems der Autobauer. Bald jedoch wird es Teil des Problems sein. Denn das Marktwachstum wird sich abschwächen. Gleichzeitig »haben die im Vergleich zu anderen Teilen der Welt immer noch geradezu traumhaften Absatzzahlen mittlerweile jeden wichtigen Namen in der internationalen Autowelt nach China gelockt« (Bloomberg News 9.12.2009).

Damit exportieren die Autobauer ihr Grundproblem – Überkapazitäten – nach Fernost. Laut KPMG-Umfrage planen in den nächsten fünf Jahren knapp 59 Prozent der Befragten Investitionen in China und 43 Pro-

zent in Indien. Gleichzeitig befürchtet jeweils rund die Hälfte der Unternehmen, dass in Brasilien, Russland und China spätestens in drei bis fünf Jahren Überkapazitäten auftreten (KPMG-Pressemeldung 7.1.2010).

Nach Schätzungen des auf China spezialisierten Unternehmensberaters Booz & Co. wird der Autoabsatz im kommenden Jahr bei rund 13 Mio. Fahrzeugen liegen, während die Produktionskapazitäten im Land inzwischen auf etwa 15 Mio. Einheiten gestiegen sind. Bis 2015 wird demnach der Absatz auf 15 Mio. Fahrzeuge gestiegen sein, während die Kapazitäten für bis zu 20 Mio. Autos ausgelegt sind. Folge ist ein verschärfter Preiskampf. »Der Glaube, dass die Wachstumsmärkte wie in den vergangenen Jahren gleichermaßen für Massen- wie auch Premiumanbieter hochprofitabel bleiben, hat sich bereits verflüchtigt.« (KPMG, www.kpmg.de/WasWirTun/14459.htm)

## HOFFNUNG USA

Noch schärfer wird der Kampf um den US-Markt. Zwar wächst er – allerdings auf einer geringen Basis. 2010 dürfte der Light-Vehicles-Absatz in den USA von zehn auf etwa zwölf Millionen steigen. Das jedoch ist wesentlich weniger als 2008 (13 Mio.) oder 2005 (16 Mio.). Dennoch zieht es die Autobauer in die Vereinigten Staaten, schließlich lockt der Markt auf Grund seiner schieren Größe, die etwa das Vierfache des deutschen Marktes ausmacht.

Um den amerikanischen Markt zu bedienen, zieht *Daimler* die Produktion der neuen C-Klasse ab 2014 aus Sindelfingen ab und produziert sie teilweise in seinem US-Werk in Tuscaloosa (Alabama). Dort fertigt Daimler bereits die R-, M- und GL-Klasse. *BMW* baut für eine Milliarde Dollar sein Werk in Spartanburg für die Produktion von X3, X5 und X6 aus. Für den Konzern werden die USA 2010 wieder der wichtigste Markt sein. *Volkswagen* erweitert die Produktionskapazität seines Werkes im mexikanischen Puebla und investiert eine Milliarde Dollar in ein neues Werk in Chattanooga, Tennessee – also ebenfalls im gewerkschaftsfreien Süden der USA – mit einer Kapazität von 150 000 Wagen.

Die japanischen und südkoreanischen Hersteller planen ebenfalls Offensiven auf ihrem wichtigsten Auslandsmarkt, auf dem ihr Marktanteil inzwischen höher liegt als der der Big Three General Motors, Ford und Chrysler. Und auch die US-Konzerne haben das Geld der amerikanischen Autokäufer für ihre Sanierung verplant. Dank staatlicher Hilfe von insgesamt 84 Mrd. Dollar haben sie die Krise überlebt und wollen wieder Marktanteile in den Vereinigten Staaten erobern – schließlich hängt ihr Erfolg von ihrem Abschneiden auf dem Heimatmarkt ab. »Detroits Autoproduzenten [sind] wieder da.« (Bloomberg 22.4.2010) Was die Situation für sie und ihre Konkurrenten nicht einfacher macht: Alle Hersteller setzen mehr oder weniger auf dieselbe Strategie. Bei der Chrysler-Sanierung »schlägt (Fiat-Chef) Marchionne auf der Produktseite den gleichen Weg ein wie seine Kollegen Mulally bei Ford und Whitacre bei General Motors: Die Modellpalette wird radikal zusammengestrichen. Statt großer Spritschlucker sollen künftig vermehrt Kleinwagen von den Fließbändern rollen« (dpa 7.3.2010).

So ist also die Lage: In den Märkten Westeuropas und Japans ist kein Wachstum zu erwarten, die dortigen Hersteller sind auf den

Absatz jenseits ihrer Grenzen angewiesen. Dort jedoch tummeln sich alle Größen der Branche. Mit dem Aufbau von Produktionskapazitäten versuchen sie, Märkte zu besetzen und die Konkurrenz zu verdrängen. »Mittelfristige Prognosen gehen davon aus, dass auf den fünf größten westeuropäischen Märkten die Kapazitäten die absehbaren Verkäufe um etwa 20 Prozent übertreffen. Ohne eine Korrektur dieser Kapazitäten wären diese Länder weiter auf starke Exporte angewiesen [...] Das Schicksal der Autofirmen in Korea und Japan hängt stark vom Weltmarkt ab [...] Wenn sie ihren hohen Auslastungsgrad beibehalten wollen, müssen sie weiterhin ihre starke Exportposition halten« (OECD: The Automobile Industry in and beyond the Crisis 26.1.2010, 2).

Nicht nur hat die jüngste Krise zu keiner nennenswerten Reduktion von Produktionskapazitäten geführt (außer bei den US-Herstellern). Die Kapazitäten werden zudem weiter ausgebaut. Trotz des überfüllten Marktes nimmt sich jeder einzelne Konzern und jedes einzelne Produktionsland vor, letztlich gestärkt aus der Dauerkrise hervorzugehen, und das bedeutet: die notwendige Entwertung auf die anderen abzuwälzen. »Die Karten werden neu gemischt werden und Deutschland wird noch stärker darauf achten müssen, dass es vorne mit dabei ist«, sagte Bundeskanzlerin Angela Merkel im Mai 2009 (Bulletin der Bundesregierung Nr. 59.2).

Das Grundproblem der Branche bleibt also erhalten. Zudem ruhen ihre aktuellen Hoffnungen auf schwankendem Grund. So stoppte im Juni plötzlich das Wachstum des US-Automarktes. Der rasante Konjunkturaufschwung in China ist gefährdet. Nicht nur BMW hat sich »in eine gefährliche Abhängigkeit von China« manövriert (FTD 13.7.2010). Wie schnell Hoffnungen der Autobauer zunichte werden, hat der »Zukunftsmarkt« Russland gezeigt. Im Gefolge hoher Ölpreise stieg das Land im Rekordtempo zum zweitgrößten Automarkt auf und wurde »für viele Hersteller zum Hoffnungsmarkt« (VDA 2009, 49). 2008 schoss der Absatz ausländischer Anbieter um 26 Prozent auf 2,1 Mio. Fahrzeuge in die Höhe. Im Folgejahr dagegen halbierten sich die Verkäufe. Der Branchenboom ist also keineswegs sicher. »Ein Blick zurück zeigt deutlich, wie kurz die Zyklen zwischen Flaute und Boom geworden sind – und wie schnell sich die Lage ändern kann« (FTD 24.6.2010). Sicher ist dagegen, dass sich angesichts des gigantischen Aufbaus von Produktionskapazitäten die Konkurrenz weiter verschärfen wird und die Auto-Dauerkrise einfach nur in die nächste Runde gehen wird.

Statt einer Anpassung der Kapazitäten an die Nachfrage reagieren die Autobauer mit weiterem Ausbau und mit einer Erhöhung ihrer Produktivität und Rentabilität. Denn ihre Produktionskapazitäten sind für sie Ansprüche auf Rendite. Das bedeutet, dass die Belegschaften (gerade in der Zuliefer-Branche) dafür haftbar gemacht werden, dass die Konzerne mit ihren Wachstumsplänen die reale Nachfrage permanent überfordern. Folgen sind höhere Leistungsanforderungen, weitere Lohnsenkung,[2] Leih- und Zeitarbeit und Prekarisierung.

1 Zum Vergleich: Der Rückgang für die gesamte deutsche Industrieproduktion betrug im Maximum nur 23 Prozent.
2 »Während die Arbeitskosten der Detroiter Autoproduzenten von rund 75 $ auf 55 $ gesunken sind, liegen die Kosten für die US-amerikanischen Arbeiter bei Toyota bei 50 $.« (Bloomberg 22.4.2010)

# WECHSELNDE STRATEGIEN

## INTEGRATION VON OSTMITTELEUROPA IN DEN EUROPÄISCHEN AUTOMARKT

MAGDALENA BERNACIAK UND VERA ŠĆEPANOVIĆ

### DIE PHASE NATIONALER LÖSUNGEN (FRÜHE BIS SPÄTE 1990ER JAHRE)

Die osteuropäischen Märkte boten nach dem Zusammenbruch des Realsozialismus ein riesiges Wachstumspotenzial: Es gab nur etwa 80 Autos pro 1000 Einwohner – gegenüber mehr als 300 im Westen – und deren Durchschnittsalter lag weit über dem in Westeuropa. Es überrascht also nicht, dass fast die gesamte Autoproduktionskapazität von Ostmitteleuropa (OME) innerhalb von weniger als zwei Jahren aufgekauft wurde. In Tschechien und Polen hatte es schon zu staatssozialistischen Zeiten nationale Autohersteller gegeben, denen auch die meisten Distributionskanäle gehörten; Früheinsteiger hatten dort während der ersten Jahre praktisch monopolistischen Marktzugang. Darüber hinaus gab es wie auch in Ungarn verschiedene Formen von Protektionismus, um Investoren anzulocken. Ungarn führte Importlizenzen für Gebrauchtwagen ein, und Polen verhängte für Neu- und Gebrauchtwagen aus der EU hohe Einfuhrzölle.

Sie wurden auf Druck der EU-Kommission in den frühen 2000er-Jahren abgeschafft.

Anders als in Westeuropa wurden in OME v.a. kleine, billige Autos aus vollständig oder teilweise zerlegten Bausätzen montiert, mit geringem lokalen Anteil an der Gesamtwertschöpfung – zu den wenigen Ausnahmen gehörten Škoda in Tschechien und Fiat in Polen. Die Absatzmärkte erklären diese Struktur nur teilweise, auch wenn einige Firmen – besonders nach dem Zusammenbruch des westeuropäischen Automarkts 1993 – die Profitabilität im Kleinwagen-Segment durch Senkung der Produktionskosten wiederherstellen wollten und OME mit seiner billigen Arbeitskraft dafür ideale Standorte bot.

In dieser Phase gehörten Standorte in Deutschland und OME zu zwei getrennten Welten, die durch unterschiedliche Produktionsprofile, Arbeitsorganisation und industrielle Beziehungen gekennzeichnet waren. Selbst die Subventionen in OME bedrohten die traditionellen Standorte nicht. Letztlich profitierten die deutschen Arbeiter von der Auslagerung einfacher Tätigkeiten nach Osten, da die billigen Inputs aus dem Osten die Profite der Firmen steigerten und ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhten (Jürgens/Krzywdzinski 2009).

Trotz starker nationaler Mobilisierung gegen kostendrückende Maßnahmen hatten deutsche Gewerkschaften – aufgrund der klaren Trennung der Produktionskompetenzen zwischen ›alten‹ und ›neuen‹ Standorten – kaum Interesse an grenzüberschreitender Kooperation. Auch wenn sich nach der Krise von 1993 die Produktionszahlen deutscher Hersteller viel schneller erholten als die der übrigen westeuropäischen Hersteller, verschärften die fortbestehenden Überkapazitäten in ganz Europa die Konkurrenz zwischen den Herstellern. Die Autofirmen verhandelten mit den Gewerkschaften und machten den Erhalt der Arbeitsplätze von Zugeständnissen bei Lohn und Arbeitsbedingungen abhängig, beginnend mit VW 1993. Gewerkschaften in anderen Ländern trafen ähnliche Vereinbarungen, so dass in Westeuropa ein Abwärtswettlauf zwischen den Standorten einsetzte.

In OME fiel es Gewerkschaften in den 1990er Jahren dagegen schwer, Mitglieder zu werben und ihre Rolle unter den neuen ökonomischen Bedingungen zu finden. Arbeitsplätze in Autofabriken waren heiß begehrt. Die Angst um den Arbeitsplatz hielt viele davon ab, in eine Gewerkschaft einzutreten, und diese konnten leicht zerschlagen werden.

## KONKURRENZ UND TRANSNATIONALE ARBEITERORGANISATION (SPÄTE 1990ER JAHRE BIS 2008)

In den späten 1990er Jahren bewirkten verschiedene Trends einen Strategiewechsel der Autohersteller in OME. Erstens erholte sich die Autobranche in Westeuropa nach 1993 nur langsam und auch die Autoverkäufe in OME nahmen kaum zu. Es entwickelte sich ein kostensenkender Stellungskrieg auf stagnierendem Markt. Zweitens führte die fortschreitende Integration der OME-Staaten in die EU zum Abbau der Zollbarrieren. Dadurch wurden die kleinen Werke zum Montieren der Bausätze überflüssig und die Konzerne konnten die ›alten‹ und ›neuen‹ Produktionsstandorte enger verknüpfen. Die Strategien der transnationalen Autokonzerne zur Kostensenkung veränderten

schnell auch deren Operationen im Osten. Oft wurden Design- und Entwicklungsaktivitäten zusammengelegt, indem die Anzahl der Plattformen und Bauteile reduziert wurde. Dies ermöglichte eine schnellere Aufrüstung bei Marken wie Škoda, deren Modell Octavia fast vollständig auf der Plattform des VW Passat aufbaut. Der lokale Anteil an der Gesamtwertschöpfung sank anfänglich von 70 auf 40 Prozent, da die neuen Bauteile von den alten Zulieferern der VW-Gruppe kamen. Standardisierung und Kostendruck zwangen die Zulieferer, ihren Kunden zu folgen. Gleichzeitig verwandelten andere Konzerne ihre Montagewerke in Werke zur Bauteilherstellung, z.B. Opel in Szentgotthárd/Ungarn und Ford in Płonsk/Polen, und einige investierten in modernste Produktionsanlagen, z.B. die »fraktale Fabrik« und das Motorenwerk von Škoda in Mladá Boleslav/Tschechien und das Werk von General Motors in Gliwice/Polen. Die in dieser Phase einsetzenden Montagearbeiten von Audi in Ungarn und VW in der Slowakei betrafen nur Luxusmodelle.

Aufgrund dieses Strategiewechsels der Hersteller stieg die Anzahl der in OME produzierten Autos stark – gleichzeitig sank sie in Westeuropa in fast gleichem Umfang, nur Deutschland konnte seinen Anteil ungefähr halten. Auch das Produktions- und Exportprofil in OME verbesserte sich erheblich, obwohl dieser Aufrüstungsprozess längst nicht abgeschlossen ist. Die Autoindustrie in OME hatte sich Ende der 1990er Jahre weitgehend vom »Maquiladora-Syndrom« erholt. Die Produktion war auf kleine Autos spezialisiert, vergleichbar mit der in Spanien oder Frankreich.

Der durchschnittliche Wert der aus Deutschland exportierten Autos liegt weiterhin über dem europäischen Durchschnitt. Trotzdem blieb Deutschland nicht von der Konkurrenz um Produktionskosten aus dem Osten verschont. Erstens geht der höhere durchschnittliche Wert seiner Autos eher auf die vielen Luxusauto-Hersteller zurück, die in geringer Stückzahl produzieren, als auf durchweg teurere Modelle. Zweitens sind die Aussichten für das Premium-Segment düster. Die Tendenz ging in den letzten 20 Jahren zu kleineren und billigeren Autos.

Auch die Spezialisierung von OME in der Bauteilherstellung verschob sich in Segmente mit höherer Wertschöpfung. Deutsche Firmen nutzten ihre Standorte in OME zur Erhöhung ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf internationalen Märkten. Sie machten die einheimische Produktion damit verwundbarer gegenüber der östlichen Konkurrenz, deren Produktionsprofil sich immer mehr dem der westlichen Länder anpasst und die in den meisten arbeitsintensiven Bereichen Kompetenzen hat, die denen der deutschen Standorte vergleichbar sind – zu einem Fünftel der Kosten (Blöcker/Jürgens 2008).

Dies spiegelt sich in der wachsenden Arbeitsplatzunsicherheit in deutschen Werken wider. Der firmeninterne Wettbewerb mit östlichen Standorten führte zu wechselseitiger Unterbietung – immer nachteilig und oft Existenz bedrohend für die westlichen Standorte. General Motors gilt als knallharter Branchen-Führer: Seine berüchtigten »Schönheitswettbewerbe« waren der Kampf zwischen Gliwice und Rüsselsheim um die Herstellung des Opel Zafira 2004 und zwischen polnischen



flickr/
Graustark ©

und spanischen Standorten um den Opel Meriva 2005/6. Auch bei VW, bekannt für kompromissorientierte Unternehmenskultur, gehören transnationale Standortvergleiche vor jeder Investition mittlerweile zum Standard. 1999 entschied VW, den Tuareg in Bratislava statt in Hannover zu produzieren – die erste Niederlage eines deutschen Standorts in einem Ost-West-Vergleich.

Gleichzeitig gelang es deutschen Gewerkschaften immer weniger, Arbeitsplätze über nationale Verhandlungskanäle zu sichern. Zu Beginn der 2000er Jahre verloren Beschäftigungspakte in dem Maße an Ansehen, wie ihre Auswirkungen sichtbar wurden: Während die Zugeständnisse der Arbeitenden in jeder Verhandlungsrunde zunahmen und unmittelbar wirksam waren, galten die Arbeitsplatzgarantien für längere Zeiträume und konnten – begründet durch veränderte ökonomische Bedingungen – jederzeit neu verhandelt werden.

Die Strategie der deutschen Gewerkschaften wurde verändert: Statt direkter Konfrontation versuchten sie bei Standortvergleichen, ihre Aktionen mit ihren Kollegen in OME abzustimmen. Durch grenzüberschreitende Koordination wollten sie Ost-West-Verteilungskonflikte umgehen und teilweise die Kontrolle über die transnationale Produktion wiedererlangen.

Die Kooperationsbereitschaft der Gewerkschaften in OME war allerdings verhalten. Die lokale Arbeiterschaft scheute die »Schönheitswettbewerbe« nicht, da die enormen Kosten-

vorteile und ihre Bereitschaft zu zusätzlichen Zugeständnissen sie daraus oft als Sieger hervorgehen ließ. Die Gewerkschaften in OME stimmten sich folglich nur dann mit ihren westlichen Kollegen ab, wenn ihre Ziele in einer gegebenen Situation über transnationale Kanäle besser zu erreichen schienen als über nationale. Wenn es v.a. darum ging, kurzfristig Arbeitsplätze zu schaffen, gab es kaum Chancen zu grenzüberschreitender Kooperation. Wenn es ihnen allerdings um bessere Arbeitsbedingungen oder die langfristige Entwicklung ihres Standorts ging, war die Unterstützung durch stärkere deutsche Gewerkschaften attraktiv. In diesem Fall gingen Gewerkschaften aus OME und Deutschland eine spezifische Beziehung ein: Erstere versprachen, ihre westlichen Kollegen im Entscheidungsprozess um die Vergabe von Investitionen nicht zu unterbieten, und letztere gewährten organisatorische Unterstützung und verschafften gelegentlich privilegierten Zugang zur Konzernzentrale.

## DAS WIEDERAUFTAUCHEN NATIONALER HANDLUNGSSPIELRÄUME (2008/9)

In der Krise sank in Europa die Anzahl der registrierten Neuwagen 2008 unter das Niveau von 1998. Im ersten Quartal 2009 gab es 17% weniger Verkäufe und 35% weniger produzierte Autos als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Ob dies zu einem erneuten Strategiewechsel führt, muss sich noch zeigen. Die Liquiditätsprobleme zwangen viele Hersteller zur weiteren Kostensenkung. Zudem gerieten die Profite durch einen veränderten Produktmix unter Druck, der Standorte bevorzugt, die billiger produzieren und schon auf kleinere Autos spezialisiert sind. Folglich überstand OME den Sturm besser als das »alte« Europa: Von den 16 europäischen Autowerken, die im März 2009 von der Schließung bedroht waren, befindet sich keines im Osten.

Ein grundlegender Wechsel zu anderen, emissionsärmeren Antriebssystemen mag noch weit entfernt sein, liegt nach dem ersten Jahr der Krise aber sicherlich näher als je zuvor. Die EU und die westlichen Regierungen versuchen beharrlich, den Sektor in diese Richtung zu drängen, um die europäischen Hersteller für einige Zeit gegen die Konkurrenz durch Billigautos aus Entwicklungsländern oder traditionell weniger »umweltfreundliche« US-Autos abzuschirmen. Im Rennen um Hybrid- und Elektromotoren liegt OME klar zurück. Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung sind dort sehr niedrig, Programme zu beruflicher Weiterbildung und Lebenslangem Lernen fassen nur langsam Fuß. Die billige und konventionell ausgebildete Arbeitskraft in OME könnte den Herausforderungen einer sich radikal verändernden Industrie nicht gewachsen sein.

Die kostensenkenden Methoden, die vor einem Jahrzehnt funktionierten, könnten sich heute als ungeeignet erweisen. Während fast alle westeuropäischen Regierungen staatlich finanzierte Programme zur Erneuerung der Fahrzeugflotte auflegten, um den Marktzusammenbruch abzufangen, waren Tschechien, Ungarn und Polen die einzigen großen Autoherstellerländer in Europa, die auf solche Maßnahmen verzichteten; die in Rumänien und der Slowakei waren – verglichen mit den westeuropäischen – symbolisch. Die Überzeugung, dass der Autosektor in OME

auf dem Rücken europäischer Rettungspakete durch die Krise getragen wird, könnte sich als falsch erweisen: Die Regierungen des »alten« Europa versuchen die industrielle Umstrukturierung direkt zu beeinflussen und Arbeitsplätze an heimischen Standorten zu sichern. Ohne vergleichbaren Druck ausüben oder zusätzliche Anreize bieten zu können, konnten die OME-Staaten das politisch-ökonomische Schauspiel zwischen Autoherstellern und ›ihren‹ Regierungen nur passiv verfolgen.

Gleichzeitig wurde in Westeuropa der Beschäftigungsschutz zum Abpuffern der Krisenfolgen bereitwilliger ausgeweitet als in OME. Kurzarbeit und Arbeitsunterbrechungen waren in Ost und West gleich verbreitet, nur im Westen gab es eine bedeutsame Stützung der Einkommen. In OME wurde schwankender Arbeitskräftebedarf statt durch interne Flexibilität wie im Westen durch unbürokratisches *hire and fire* reguliert.

Das Interesse der westlichen Gewerkschaften an grenzüberschreitender Zusammenarbeit ist dadurch geschmälert. Die »nationale Wende« war besonders frappierend bei General Motors, einst Flaggschiff des gewerkschaftlichen Transnationalismus. Dessen unerwartete Entscheidung, seine größte europäische Marke nicht zu verkaufen, löste quer über den Kontinent entgegengesetzte Reaktionen aus: Während Opel-Betriebsratsvorsitzender Klaus Franz von einem »schwarzen Tag für Opel« sprach (Rothwell/Mellor 2009), waren die Gewerkschafter in Gliwice zufrieden, dass ihr Werk »wieder im Spiel« war, und sicher, dass General Motors sich bei der Umstrukturierung von Opel »auf Ökonomie und nicht auf Politik« besinne (Głogowski 2009).

## AUSBLICK

Sobald die EU-Regierungen ihre krisenentschärfende Unterstützung zurückfahren und die Autoindustrie wieder mehr sich selbst überlassen, werden die Verteilungskonflikte in Europa vermutlich zunehmen. General Motors plant für Opel, in Europa 20 Prozent der Produktionskapazität und 8300 Arbeitsplätze abzubauen und das Werk in Antwerpen zu schließen, während in Gliwice wieder die dritte Schicht gefahren wird, die Anfang 2009 eingestellt wurde. Auch Fiat will 2011 – trotz Druck von Regierung und Gewerkschaften – ein Werk auf Sizilien schließen, und die französische Regierung scheint Renault nicht davon überzeugen zu können, den neuen Clio ausschließlich in Frankreich herzustellen. Allerdings könnte ein grundlegender technologischer Wandel in Richtung emissionsärmerer Antriebssysteme zumindest zeitweise wieder eine eher vertikale Arbeitsteilung erfordern, so dass Westeuropa in diesen neuen Produktsegmenten seine komparativen Vorteile zurückgewinnen würde.

*Aus dem Englischen von Oliver Walkenhorst*

### LITERATUR


Blöcker, Antje, und Ulrich Jürgens, 2008: The Restructuring of Value Chains by Multinational Companies in the European Automotive Industry and the Impact on Labour, in: Bela Galgóczi u.a. (Hg.), *Jobs on the Move. An Analytical Approach to Relocation and its Impact on Employment*, Brüssel, 99–132

Głogowski, Tomasz, 2009: Opel w Gliwicach: jest nadzieja, ale nie ma skakania pod sufit, http://wyborcza.biz/biznes/1,101562,7222494,Opel_w_Gliwicach__Jest_nadzieja__ale_nie_ma_skakania.html (Stand 3.8.2010)

Jürgens, Ulrich, und Martin Krzywdzinski, 2009: Changing East-West Division of Labour in the European Automotive Industry, in: *European Urban and Regional Studies*, 16, 1, 27–42

Rothwell, Steve, und Beth Mellor, 2009: GM's Opel U-Turn Splits Carmaker's European Workforce (Update 2), www.bloomberg.com/apps/news?pid=20601102&sid=aGuisONLTiC4 (Stand 3.8.2010)

# »DA SITZEST JETZT DU, ÖLTANK!«

WINFRIED WOLF

## ZUR MATERIELLEN BASIS DER AUTOGESELLSCHAFT

Auf die Frage, warum sich die Autogesellschaft durchgesetzt hat, in den Schwellenländern selbst in den Krisenjahren 2008/2009, gibt es drei Standardantworten.

Die *erste* lautet: »Individuelle Mobilität von Personen und Gütern [ist …] die Voraussetzung für unseren Lebensstandard. Wir müssen daher alles daran setzen, dass wir in allen Erdteilen diese individuelle Mobilität ökologisch verantwortbar machen.«[1]

Die *zweite* Antwort behauptet erhebliche praktische Vorteile. Es sei schnell, immer verfügbar und unterstütze insbesondere die Schwachen in der Gesellschaft. »Für Frauen bedeutet das Auto Sicherheit auf nächtlichen Straßen […] Für alte Menschen und für Behinderte ist das Auto ein Synonym für unabhängige Bewegungsfreiheit.«[2]

In Wirklichkeit gilt: Je vollkommener die Autogesellschaft ist, desto unpraktischer und tödlicher wird sie. In der Stadt mit der höchsten Pkw-und Highwaydichte, in Los Angeles, liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit im Pkw auf der Höhe eines unsportlichen Radfahrers; rechnet man die Zeit für Anschaffung und Unterhalt hinzu, sinkt sie auf die eines Fußgängers.[3] Das *dritte* Argument lautet: Das Auto ist zentraler Bestandteil einer Massenpsychologie, die insbesondere im modernen Kapitalismus wirksam ist. Das ist – fast – das wichtigste: Wenn die Mehrheit der Menschen nicht die Möglichkeit hat, über die großen Fragen der Gesellschaft – über Krieg/Frieden, Armut/Reichtum, Hunger/Überfluss, Klimazerstörung/Nachhaltigkeit – zu entscheiden, dann ermöglicht das Auto die Millionen kleinen Fluchten mit viel PS-Potenz.

Bertolt Brechts Zeilen aus den 1920er Jahren verbinden die Anbetung eines Öltanks mit dem physischen Gewicht eines Öltanks, der das Gras plättet und wo Rücksicht auf Mensch, Umwelt und Natur ein Nichts ist.[4] Auch die Wirkmächtigkeit der Autogesellschaft hängt mit ihrer materiellen, ökonomischen Basis zusammen.

»Geld regiert die Welt« ist *stofflich zu konkretisieren*: *Welches* Geld, welches *wo angelegte* Kapital ist es, das die Welt »regiert«? »Wie niemals zuvor sind es die natürlichen Ressourcen, die die globale Ökonomie antreiben. Fünf Unternehmen auf der Liste der zehn mächtigsten Konzerne sind Ölgesellschaften, eines mehr als im Vorjahr. Weitere vier sind Autokonzerne, deren Kundschaft viel Kraftstoff benötigt.«[5] Diese Entwicklung hat sich seit hundert Jahren verfestigt: Die Konzerne, die bei Ölförderung, Ölverarbeitung, Autoherstellung, Flugzeugbau/Airlines und bei der Erzeugung und Verteilung der fossilen Energien entscheidend sind, konnten Jahr für Jahr ihre Position ausbauen. Ausgerechnet im letzten Jahrzehnt, als die Debatte über die Klimazerstörung einen Höhepunkt erlebte, konnte diese Konzern-Gruppe ihre Position noch *ausbauen*. 1999 entfielen gut 23 Prozent des Umsatzes der 500 größten Konzerne der Welt (Global 500) auf diese Unternehmen. Elf Jahre später ist ihr Anteil bereits auf 29,8 Prozent angestiegen (siehe Tabelle A).

In der Krise 2008/2009 verlor der Block Öl-Auto-Flugzeug-fossile Energiewirtschaft aufgrund von Umsatzeinbrüchen und dem Verfall des Ölpreises an Gewicht. Sein Anteil sank von knapp 35 im Jahr 2008 auf knapp 30 Prozent 2009. Einen präziseren Einblick in die Struktur dieser Gruppe im Krisenjahr 2009 liefert Tabelle B. Hier sind die Profite und die Beschäftigtenstruktur einbezogen, Frachtkonzerne wurden berücksichtigt und die Rüstungsindustrie ergänzend aufgeführt. Auch diese beiden Gruppen sind weitgehend von Öl – Schweröl, Schiffsdiesel, Kerosin, Flugbenzin und Raketentreibstoff – abhängig. Danach entfielen 2009 22,5 Prozent aller Global-500-Profite allein auf die Ölkonzerne. Die gesamte Öl-affine Konzern-Gruppe konzentrierte 31,4 Prozent der addierten Global-500-Profite auf sich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es in diesem Jahr bei den Autokonzernen und den Airlines netto Verluste gab. Bereits 2010 werden hier wieder Gewinne sprudeln, so dass die addierten Gewinne der Öl-affinen Gruppe auf mindestens 35 Prozent ansteigen werden. Die Großaktionäre und Top-Manager der 138 Öl-affinen Konzerne im Allgemeinen und dabei diejenigen der 53 Ölkonzerne im Besonderen treiben das zerstörerische Mobilitätsmodell der modernen Gesellschaft voran.

*Ohne Einladung*
*Sind wir gekommen.*
*Siebenhundert*
*(und viele sind*
*noch unterwegs)*
*Und haben Dich gesehen*
*Plötzlich über Nacht*
*Öltank.*
*Eilet herbei, alle*
*Die ihr absägt den Ast,*
*auf dem ihr sitzet*
*Werktätige!*
*Gott ist wiedergekommen*
*In Gestalt eines Öltanks.*
*Was ist für Dich ein Gras?*
*Du sitzest darauf.*
*Wo ehedem ein Gras war*
*Da sitzest jetzt Du, Öltank.*
*Und vor Dir ist ein Gefühl*
*Nichts.*
*(Bertolt Brecht)*

---

1 In: *ACE Lenkrad*, Magazin des Autoclubs Europa, vom 1. März 2010.
2 Rezzo Schlauch, Michaele Hustedt und Albert Schmidt, »Autofahren mit Sonne und Wasser«, in: *Frankfurter Rundschau* vom 5. Juni 2000.
3 Ivan Illich, *Die sogenannte Energiekrise oder die Lähmung der Gesellschaft*, Reinbek 1974. Bei Berücksichtigung dieser Gesamtzeit stellte ich genaue Berechnungen der realen Fahrtzeiten an in: Winfried Wolf, *Eisenbahn und Autowahn*, 3. Aufl. 1992, S. 254ff.
4 Bertolt Brecht, *Gesammelte Werke*, Frankfurt/M. 1967, Band 8, S. 316.
5 The Global 500, in: *Fortune* vom 24. Juli 2006.
6 Alle Angaben eigene Berechnungen. Basis jeweils die »Global 500« im US-Magazin *Fortune* der letzten elf Jahre. Letzte Ausgabe mit den Zahlen für die 2009er Ergebnisse in: Fortune vom 9. August 2010.

| Branchen | 1999 | | 2005 | | 2008 | | 2009 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mrd $ | in v.H. | Mrd $ | in v.H. | Mrd. $ | in v.H. | Mrd. $ | in v.H. |
| Gruppe I | | | | | | | | |
| Öl + Bergbau | 1000 | 7,9 | 2 880 | 15,2 | 4 989 | 19,8 | 3 477 | 15,1 |
| Gruppe II | | | | | | | | |
| Auto-Industrie | 1 263 | 9,9 | 1 812 | 9,6 | 1 992 | 7,9 | 1 849 | 8,0 |
| Flugzeugbau (zivil) | 60 | 0,5 | 110 | 0,6 | 95 | 0,4 | 236 | 1,0 |
| Airlines | 127 | 1,0 | 137 | 0,7 | 157 | 0,6 | 108 | 0,5 |
| Summe Gruppe II | 1 450 | 11,4 | 2 059 | 10,9 | 2 244 | 8,9 | 2 194 | 9,5 |
| Summe I+II | 2 450 | 19,3 | 4 939 | 26,1 | 7 233 | 28,7 | 5 671 | 24,6 |
| Gruppe III | | | | | | | | |
| Energieproduktion u. Energieversorger | 515 | 4,1 | 929 | 4,9 | 1 481 | 5,9 | 1 188 | 5,2 |
| Block Öl-Auto-fossile Energie (Gruppe I+II+II) | 2 965 | 23,4 | 5 868 | 31,0 | 8 714 | 34,6 | 6 859 | 29,8 |
| Gesamte Global 500 | 12 696 | 100 | 18 929 | 100 | 25 178 | 100 | 23 085 | 100 |

Tabelle A: Das Gewicht der Öl-Auto-Flugzeug-fossile Energie-Gruppe innerhalb der Global 500 (Entwicklung 1999–2009)

| Branchen/ Auswahl | Umsatz | | Profite | | Beschäftigte | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | in Mio. $ | in v.H. von Global 500 | in Mio. $ | in v.H. von Global 500 | absolut | in v.H. von Global 500 |
| Öl-Konzerne | 3 477 000 | 15,1 | 216 087 | 22,5 | 5 051 298 | 8,7 |
| Autoindustrie | 1 849 000 | 8,0 | (382) | – | 4 795 462 | 8,3 |
| Flugzeugbau | 236 305 | 1,0 | 11 349 | 1,2 | 485 705 | 0,8 |
| Airlines u. Frachtkonzerne* | 256 493 | 1,1 | (58) | – | 1 128 399 | 2,0 |
| Energieproduktion und -versorgung | 1 188 000 | 5,2 | 56 849 | 5,9 | 3 235 961 | 5,6 |
| Rüstung | 426 000 | 1,8 | 18 023 | 1,9 | 1 856 285 | 3,2 |
| Gesamte Gruppe Öl-Auto-Flugzeug -fossile Energie und Rüstung | 7 432 800 | 32,2 | 301 868 | 31,4 | 16 553 110 | 28,6 |
| Global 500 | 23 085 071 | 100 | 960 459 | 100 | 57 856 983 | 100 |

Tabelle B: Struktur der Öl-Auto-Flugzeuggruppe im Rahmen der »Global 500« bei Umsatz und den Profiten im Jahr 2009; Zahlen in Klammern = Verluste.
* Neben den bei den Global 500 gelisteten – und bereits in Tabelle A berücksichtigten Airlines Lufthansa, Air France, Delta und AMR sind hier die Reederei Moeller Maersk und die Frachtkonzerne UPS, Fedex, und Nippon Yusen einbezogen. Die Global-500-Postkonzerne blieben wegen großer anderer – nicht Öl-affiner – Tätigkeiten ausgeklammert.


BERTONE

# GREENING STRATEGIES

## WO BLEIBT DIE ARBEIT?

**ANTJE BLÖCKER**

Ein Umbau der Automobilindustrie wird nur mit den Beschäftigten gelingen. Demokratisierung der Wirtschaft, die Einrichtung von Branchen- und Strukturräten sind in diesen Tagen der Krisendiskussion so oft gefordert wie seit den 1970er Jahren nicht mehr – doch bisher kaum in die Betriebe der Autokette getragen worden. Auch die sozialen Auseinandersetzungen in den Betrieben spielen in den Proklamationen für eine ökologische Industriepolitik nur selten eine Rolle.

Zu klären ist, was die Beschäftigten und ihre Vertretungen zu immer mehr Konzessionen treibt und wie die Inszenierung von Machtspielen den Bewegungsraum verengt. Wie können »Haltelinien« ausgehandelt werden und wo gibt es Widerstand gegen das immer stärkere Gegeneinanderausspielen von Standorten, von intern vermarktlichten, fragmentierten Unternehmensteilen, von Belegschaften innerhalb der Konzerne und entlang der Wertschöpfungskette? Wie kann es gelingen, die »Produktivität« wieder auf

die Tagesordnung zu setzen, jenseits der Wachstumseuphorie? Ohne transnational koordinierte Debatten über die Renditeziele und deren Verteilung in den Konzernen bleibt eine Gegenmacht im Einzelbetrieb marginal.

Strukturelle Überproduktion gibt es in der Autoindustrie nicht erst seit der Krise 2007/2008. Die Betriebsräte der Hersteller haben im Rahmen ihrer Beteiligung an Investitionsplanungen den jahrelang absehbaren Aufbau von Überkapazitäten mitgetragen, wie auch die IG Metall in ihrer Aufsichtsratsrolle im Rahmen der Unternehmensmitbestimmung. Bei VW ist es im Zuge der Tarifverhandlungen 2006 immerhin zur Einrichtung eines Investitionsfonds für Zukunftsprojekte gekommen, der 2009 um einen zweiten – nun für Projekte jenseits des Kerngeschäfts – erweitert wurde. Auch bei Mahle wurde ein Fonds für die Entwicklung einer Alternative für den Standort Alzenau erreicht. Das sind aber noch Ausnahmen. Das Management folgt der einzelbetrieblichen Rationalisierungslogik und fordert immer groteskere Produktivitätsvorgaben. Das ist Ausdruck einer veränderten *Shareholder*-Orientierung im finanzmarktgetriebenen Kapitalismus. Obwohl sie wissen, dass zehnprozentige Produktivitätssteigerungen pro Jahr mit *cost-cutting* und Arbeitsverdichtung einhergehen, gibt es kaum Widerstand auf Seiten der Beschäftigtenvertretungen.

Bei BMW und Daimler gibt es zunehmend Auseinandersetzungen innerhalb der IGM. Im Daimler-Werk Ludwigsfelde droht einigen der IGM-Ausschluss. Im Zuge der Betriebsratswahlen bei BMW rief bereits das Management die Fraktionen zum Betriebsfrieden auf. Schöne Zeiten sind das. In einigen Zulieferbetrieben haben jedoch auch die Betriebsräte genug von den Konzessionen, dem *race to the bottom*. Nichts geht mehr, wenn auch noch am Kurzarbeitergeld gestrichen wird, dann lieber den Standort aufgeben. Ohne alternative Arbeit ist das schwer. Seit Oktober 2008 gab es in Deutschland über 90 Insolvenzen im Zulieferbereich, zahlreiche Autohäuser machten zu. Einige sind mittlerweile von Konkurrenten übernommen worden, aber viele Beschäftigte sind in Transfergesellschaften geparkt – auch hier trotz Zusatzqualifikation oft ohne Aussicht auf alternative Arbeit.

Wegen ansteigender Exporte wurde die Produktion in vielen Betrieben seit April/Mai 2010 wieder hochgefahren. Eingestellt werden nur Leiharbeiter; jung und belastbar müssen sie sein. »Das Arbeitstempo steigt, der Autobau ist erneut von extremer Arbeitsverdichtung betroffen. (Zeitschrift Gute Arbeit 06/2010, 6). Nicht einmal zwei Jahre ist es her, da wurden die Leiharbeiter als die ersten Leidtragenden der Krise ausgemacht, das sollte in Zukunft verhindert werden. Lernen verschoben. Nun, die nächste Krise kommt bestimmt.

Absatzwachstum und Beschäftigungswachstum fand seit einigen Jahren bis 2009 vor allem in Mittelosteuropa, in Brasilien, Süd-Korea, in den fünf Autotigern Indonesien, Taiwan, Malaysia, Thailand, Indien und vor allem China statt. In China streikten die Belegschaften von Honda und Toyota im Mai und Juni 2010 erfolgreich für höhere Löhne und bessere Bedingungen und konnten Zugeständnisse an freie Betriebsratswahlen durchsetzen. Die Reaktionen im Westen

bezogen sich nicht etwa auf den Erfolg für die Beschäftigten, sondern hofften, dass die billige Autoproduktion zu Ende ginge, bezogen sich also auf die Konkurrenzbedingungen.

Wider Erwartungen und trotz hoher Investitionen wuchs der russische Markt nicht, Investitionen wurden verschoben, zum Teil zurückgenommen. Die finanzielle Beteiligung der Sber-Bank an GM ist vom Tisch. Auch hier konnten nach heftigen Auseinandersetzungen mit Aussperrungen z.B. bei Ford in St. Petersburg höhere Löhne erstreikt werden. Dies war Anlass für ein erstes Treffen der Ford-Betriebsräte über Westeuropa hinaus.

In den *emerging markets* kam es außer in China spätestens im Jahr 2009 zur Stagnation mit negativen Folgen etwa für die Arbeit in den MOE-Regionen. Allen voran VW, aber auch Fiat, PSA, Renault/Dacia, GM, Toyota und Hyundai hatten auf den Aufbau von Automobilregionen in Mittelosteuropa gesetzt, zu Ungunsten von Standorten in Großbritannien, Spanien und Portugal. Höhere Löhne wurden z.B. erstreikt bei Skoda in der Tschechischen Republik, bei Renault in Slovenien und Rumänien. Neue Wachstumsmärkte entstanden indes kaum, nicht nur in Polen dominieren Gebrauchtwagen aus Westeuropa. Die Hersteller gaben die erhöhten Kosten durch steigende Löhne in Form von Lost-cost-Beschaffungsvorgaben an die Zulieferer weiter. Die Fertigung von arbeitsintensiven Teilen wanderte immer weiter.

Der Arbeitsplatzabbau in der Krise fand vor allem im Süden und in Mittel- und Osteuropa statt. Lohnzuwächse gibt es seitdem kaum noch, in einigen Ländern wie Rumänien wurden die ohnehin geringen Mindestlöhne drastisch reduziert. Fiat zieht Produktion aus Polen ab, verlagert nach Italien zurück, Bosch konzentriert Entwicklungsbereiche auf die deutsche Zentrale. Standortschließungen sind die Folge. Auch in den Kernländern haben Hersteller wie Zulieferer die Krise zur Durchsetzung massiver Restrukturierungsprogramme genutzt. Dabei geht es um umfassende *cost-cutting*-Strategien, die alle Arbeitsplätze in den Unternehmen betreffen: Fertigung, Verwaltung, Forschung und Entwicklung.

Werden Autohersteller in ökonomischen Analysen in Gewinner und Verlierer eingeteilt, dann werden Wettbewerbsparameter wie Absatz, Umsatz, Bruttomargen, operative Ergebnisse, Umsatzrenditen, Investitionen, Eigenkapitalquoten etc. verglichen (IGM 2010). Die liquiden Mittel aller europäischen Hersteller haben sich trotz Krise verdoppelt bis verdreifacht. Geld ist also genug da. Sie haben es eingespart bei Investitionen, durch Kurzarbeit, den Abverkauf der Halden und den Abbau von Arbeitsplätzen z.B. von über 5 000 bei BMW (fast ausschließlich Leiharbeiter), fast 16 000 weltweit bei Daimler. VW/Audi hat dagegen Beschäftigung ausgebaut: in China und durch die Re-Integration der Auto 5 000 GmbH in die VW AG. Die Bruttomargen bewegen sich zwischen 10,5 Prozent bei BMW und 20 Prozent bei Renault. Die operativen Umsatzrenditen sanken krisenbedingt. Verdient wird genug.

Weltweit sind Restrukturierungsmaßnahmen mit Standortschließungen nicht länger Ausdruck von Krise und Strukturwandel, sondern zum permanenten Instrument der Unternehmenspolitik geworden. Für eine internationale arbeitspolitische Auseinander-

setzung ist eine Einteilung der Automobilregionen in Gewinner und Verlierer kontraproduktiv. Hören wir auf, von Schwellenländern zu reden, die »uns« bedrohen, einholen, überholen. Diskutieren wir über die Widerspruchskonstellationen des Interessenhandels (Detje u.a. 2008, 52), über Auseinandersetzungen an den Standorten in Streiksituationen, auch über Widerstände gegen die Einführung konzernweiter Standards wie z.B. im Fall der Zeitarbeit durch VW-AutoVision in Brasilien und Mexiko.

Wenn die Überlebensfähigkeit einzelner Hersteller diskutiert wird, geht es um Größe und um eine breite Modellpalette. Nur Hersteller mit mehr als vier Millionen produzierten Autos im Jahr seien überlebensfähig. Renault und Nissan haben nur zusammen eine Chance; Honda, Mazda und Mitsubishi sind nicht groß. Zugleich drohe Gefahr durch neue Konkurrenten, eher kleine Produzenten in China oder der Abzug von Technologie durch Tata oder Geely im Zuge der Aufkäufe von Landrover Jaguar und Saab (Wolf 2010). Paradox, dass die IGM (2010, 40) argumentiert, dass Dreiviertel der in Deutschland produzierten Autos in den Export gehen, zukünftige Investitionen auf neue Standorte konzentriert werden müssten. Sie sieht die Bedrohung von inländischen Arbeitsplätzen durch Verlagerung der Produktion in lokale Wachstumsmärkte, fordert jedoch keine Investitionen in Alternativen. Bedrohung gehe auch von der Verringerung der Wertschöpfung durch *downsizing* aus.

»Downsizing« suggeriert kleinere Motoren, leichtere Fahrwerke und Leichtbaumaterialien, emissionsärmere Gesamtfahrzeuge.



schurian.com ©

Gemeint sind aber Effizienzsteigerungen durch Synergien ganz unterschiedlicher Art: Im konventionellem Antrieb geht es um die Erzielung gleicher, nicht reduzierter Motorleistungen bei Hubraumreduzierung etc., bei der Umstellung von Plattformen auf modulare Baukästen (gleiche Fahrwerke, auf die unterschiedliche Karosserien aufgesetzt werden – z.B. wird die PQ 35 Golf-Plattform auch eingesetzt bei Skoda Octavia, Seat Toledo, Audi A3) werden Flexibilitätsvorteile mit zusätzlichen Skalenerträgen verbunden. Mit Re-Taylorisierung und Standardisierung von Arbeitsprozessen entlang der gesamten Wertschöpfungskette wird Arbeit vernichtet. Es geht um nichts anderes als die Steigerung der Produktivität.

Die Diskussion um Alternativen kreist um Elektroautomobilität – wessen eigentlich? In Europa sind vor allem Staaten und mit ihnen viele Forschungseinrichtungen die Treiber der Entwicklung. Es gibt volle Fördertöpfe. Konzeptwettbewerbe um Modellregionen wurden in nahezu allen Autoländern Europas gestartet. Für Szenarien und Prognosen wurde viel Geld ausgegeben. Schon seit Herbst 2008 vergeht kaum ein Monat, in dem nicht eine neue Studie über die Herausforderung »Elektromobilität« in Europa verbreitet wird (Michaux 2010; FhG-IAO/PwC 2010). Der französische Staat ist vorgeprescht, andere folgten mit nationalen Entwicklungsplänen. Innerhalb von zehn Jahren soll eine Million Autos zusätzlich auf deutschen Straßen fahren – wenig bedeutsam angesichts des jährlichen Marktes von 3,5 Millionen neuen Autos bei einem Bestand von 55 Millionen Fahrzeugen in Deutschland. Für die Hersteller handelt es sich um eine kleine Nische: VW plant bis 2018 eine Steigerung der Weltproduktion von jährlich sechs Millionen auf elf Millionen. Die Produktion des Elektroautos E-up läuft erst 2013 an und soll jährlich bei ca. 50 000 liegen. Eine Trendwende weg vom konventionellen Antrieb ist dies kaum. Das E-Car ist zuerst einmal der Drittwagen für die Reichen und die neuen »Kreativen« der Innenstadt. In den Städten – erste Ergebnisse vom BMW-Flottenversuch liegen vor – werden diese Autos vor allem zu Hause strombetankt. Haus- und Garagen-Besitzer, nicht Mietbewohner im fünften Stock sind das Marktklientel der Zukunft. Dass regenerative Energien fehlen, Batterien noch überwiegend aus Blei bestehen und Lithium weltweit rar ist, Infrastruktursysteme Mangelware sind usw. – all dies weiß offenbar vor allem das Management der Hersteller in Europa, denn sie setzen nicht allein auf den Elektroantrieb. Das Management von VW und Audi leistet es sich, sieben und mehr Antriebssysteme weiterzuverfolgen, und steht damit nicht allein. Was fehlt, sind die langfristigen Beschäftigungswirkungen, wenn Motoren, Kolben etc. nicht mehr zum Einsatz kommen. In einigen Betrieben wird nach alternativen Produktionen gesucht. Das ist ein Einstieg in den Umstieg. Geld ist in den Konzernen genug da. Erhebliche Anteile der Investitionen müssen in die Entwicklung alternativer Produktion fließen. Elektroautos sind kein Ausweg aus der Beschäftigungskrise. Belegschaften und ihre Vertretungen haben Spielräume, diese Investitionen zu erkämpfen – das geht aber nur in konzernweiten gemeinsamen Verhandlungen. Ansonsten droht ein neuer Wettbewerb, jetzt nicht um Modellzuweisungen, sondern um alternative Produktion.

**LITERATUR**


Detje, Richard, u.a., 2008: *Auseinandersetzungen um Betriebsschließungen – eine Bestandsaufnahme*, Hans-Böckler-Stiftung, Düsseldorf

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft u. Organisation, IAO, PricewaterhouseCoopers, 2010: *Elektromobilität. Herausforderungen für Industrie und öffentliche Hand*, Frankfurt/M

IG Metall Vorstand, Wirtschaft – Technologie – Umwelt, 2010: *Automobilvergleich 2009*, Frankfurt/M

Michaux, François, 2010: *Monographies des plans nationaux d'action en faveur de l'électro-mobilité*, Confrontations Europe, Paris

Wolf, Winfried, 2010: Umgepflügte Strukturen. Die Weltautoindustrie in der Branchenkrise, www.labournet.de/branchen/auto/int/wwolf_weltauto.pdf

VDA (Verband der Automobilindustrie), 2010: *Daten zur Automobilindustrie. International*, Berlin

# ELEKTROAUTOS

## KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT ODER SCHMIERÖL FÜR DIE SUBVENTIONSMASCHINE?

TOBIAS SCHULZE

Die deutsche Automobilindustrie gehört mit einem durchschnittlichen (Norm-)$CO_2$-Ausstoß von 172 g/km zu den Herstellern besonders klimaschädlicher Fahrzeuge.[1] Nach Brennstoffzelle, Biokraftstoffen und Hybridfahrzeug soll nun der batteriebetriebene Elektroantrieb den Durchbruch für die klimaverträgliche Individualmobilität bringen, zugleich Ballungsräume von Schadstoffen und Lärm entlasten sowie als dezentraler Speicher für Energie in intelligenten Stromnetzen fungieren. Bereits mehrfach wurde versucht, Elektroautos als Alternative zu fossil angetriebenen Fahrzeugen auf den Markt zu bringen. Toyota setzte mit dem ersten Großserienhybridmodell die deutschen Hersteller unter Druck. Zuletzt hatte die Bundesregierung Anfang der 90er Jahre unter Umweltministerin Merkel einen groß angelegten Feldversuch mit E-Mobilen auf Rügen gestartet. Deutschland sollte »Leitmarkt« werden und bis 2000 zehn Prozent der Autos elektrisch fahren. Der Versuch blieb folgenlos.[2] Stattdessen wurden verkleinerte Benzin- und

Dieselmotoren als Lösung für die verbrauchsarme Antriebstechnik propagiert, Fortschritte in der Energieeffizienz aber zugleich durch immer schwerere und leistungsstärkere Fahrzeuge konterkariert. Nun also auf ein Neues.

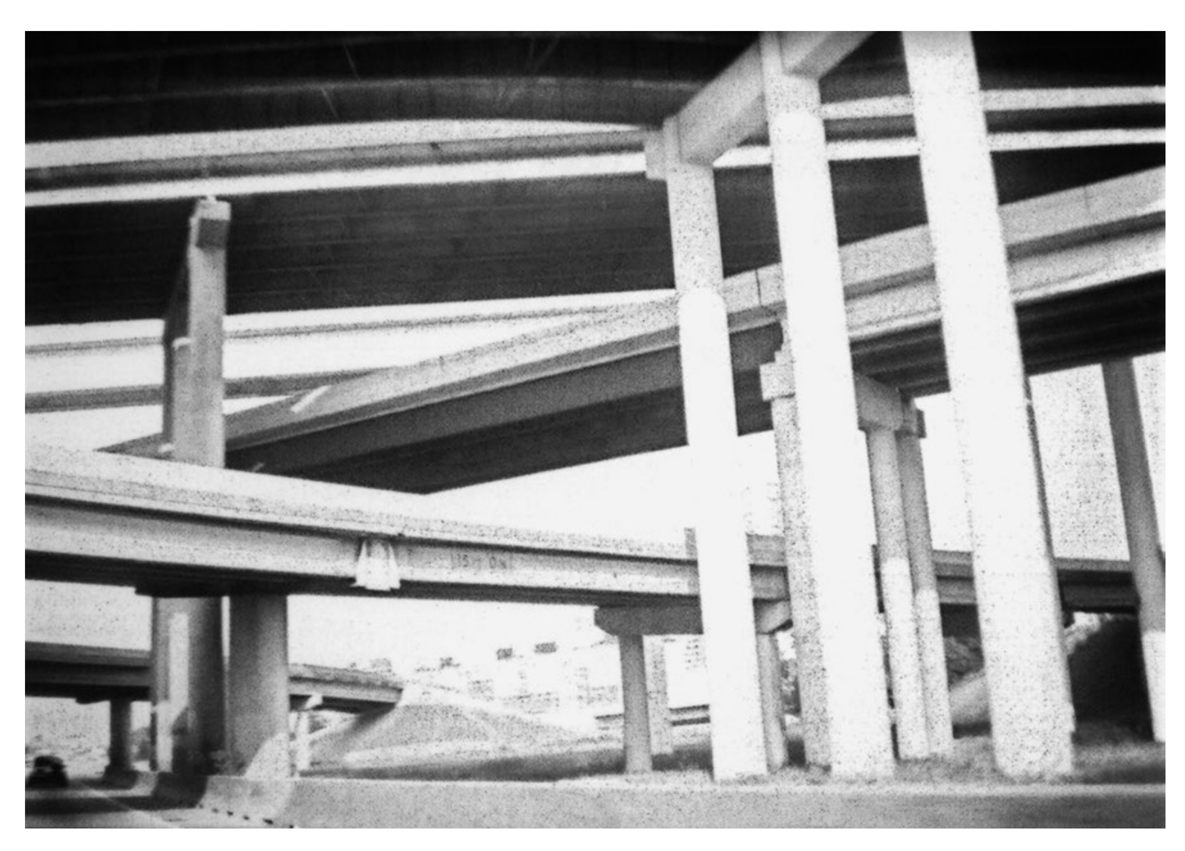
## ELEKTROAUTO IST NICHT GLEICH ELEKTROAUTO

Was ist ein Elektroauto? Ein Auto mit neuartig elektrifizierter Antriebstechnologie. Die am wenigsten radikalen Varianten setzen auf die Rückgewinnung der Bremsenergie zur Unterstützung eines Verbrennungsmotors (Mild-Hybrid – etwa der Honda Insight). Diese Technik spart Kraftstoff, zieht aber vergleichsweise hohe Investitionskosten für einen relativ geringen Verbrauchseffekt nach sich. Der Voll-Hybrid (etwa Toyota Prius) ermöglicht das Fahren nur mit Strom für kurze Strecken, die Hauptlast im Fahrbetrieb trägt ein Verbrennungsmotor. Der Verbrauch bewegten sich nicht unter dem moderner Dieselfahrzeuge, zudem sind die Investitionskosten gleichfalls hoch. Den Sprung zum elektrischen Fahren erreichen Fahrzeuge mit so genanntem Reichweitenverlängerer (Range Extender), wie etwa der Opel Ampera. Hier übernimmt ein Elektromotor den Fahrantrieb. Ist die Batterie leer, springt ein Verbrennungsmotor an und lädt die Batterie teilweise wieder auf. Auf den ersten Kilometern ist so ein sehr niedriger Verbrauch möglich, danach steigt der Verbrauch auf ähnliche Werte wie im Verbrennungsfahrzeug. Die radikalste Variante stellt das vollständig batteriebetriebene Fahrzeug dar, das bisher nur in Kleinserien produziert wird. Die Zukunftsvision der »Elekromobilität« im Individualverkehr bezieht sich zumeist auf diese Variante, obwohl sie weit von einer Markteinführung entfernt ist und einen umfassenden Umbruch in Infrastruktur und Energieproduktion bedeuten würde. Noch schwieriger dürfte nur die flächendeckende Infrastruktur für Wasserstofffahrzeuge werden, von denen diejenigen mit Brennstoffzellenantrieb ebenfalls als Elektrofahrzeug bezeichnet werden können.

## DAS BATTERIEBETRIEBENE ELEKTROAUTO – TEURES NISCHENPRODUKT

Die Achillesferse des batteriebetriebenen Fahrzeuges ist der Energiespeicher. Fossiler Kraftstoff speichert im selben Volumen 70-mal mehr Energie als eine moderne Lithium-Ionen-Batterie. Wird der deutlich bessere Wirkungsgrad eines Elektromotors einberechnet, besteht immer noch eine Proportion von eins zu 20. Die Reichweiten derzeitig entwickelter Batteriefahrzeuge für den Massenmarkt liegen unter optimalen Bedingungen zwischen 100 und 200 Kilometern. Diese können sich bei Kälte, Abnutzung der Akkumulatoren, höheren Geschwindigkeiten oder Benutzung weiterer Verbraucher wie Licht, Heizung oder Klimaanlage deutlich verringern. Dieser Reichweite stehen lange Ladezeiten von einer halben bis acht oder mehr Stunden je nach Ladetechnologie und angestrebtem Ladestand gegenüber. Damit bleibt das Batteriefahrzeug auf den Kurzstreckenverkehr beschränkt und steht nur für begrenzte Anwendungen, etwa das Pendeln zum Arbeitsplatz oder gewerbliche Fahrten von Liefer- und Servicediensten, zur Verfügung.

Derzeit verteuert der Stromspeicher einen Kleinwagen auf etwa das Doppelte (etwa



flickr/Graustark »Over-under-Overpass« ©

8 000 bis 20 000 Euro). Wollte man auch andere Fahrzeugsegmente auf Batteriebetrieb umstellen, würden mit der Größe der Batterie auch die entsprechenden Aufpreise steigen. Das Ziel der Bundesregierung, bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutsche Straßen zu bringen, hängt aber entscheidend von der preislichen Konkurrenzfähigkeit der Fahrzeuge ab. Sollten die Differenzbeträge zum herkömmlichen Verbrennungsmotor komplett von der öffentlichen Hand subventioniert werden, würde dies je nach Szenario etwa 880 Millionen bis maximal 2,7 Milliarden Euro kosten.[3] Damit könnten lediglich fünf Prozent des derzeitigen Fahrzeugbestandes von 40 Millionen Pkw ersetzt werden.

Eingeengt werden die Durchsetzungschancen des Batteriefahrzeugs zudem durch die nötige Ladeinfrastruktur. Die Energiewirtschaft fordert die Einrichtung öffentlicher Ladestellen an jedem öffentlichen Parkplatz, natürlich finanziert durch die öffentliche Hand. Im Hintergrund balgen sich die Unternehmen darum, dass es immer genau ihr Strom ist, der da profitabel abgezapft wird.

Wenn überhaupt wird sich das Batteriefahrzeug auf absehbare Zeit nur als Zweit- und Stadtwagen für Besserverdienende am Markt bewähren. Als Nischenprodukt erfüllt es in keinem Fall die umfassenden Verheißungen einer klimafreundlichen Individualmobilität und fällt auch als Stromspeicher in intelligenten Stromnetzen vorerst aus.

## OHNE RADIKALE ENERGIEWENDE KEINE POSITIVE KLIMABILANZ

Ob Elektrofahrzeuge tatsächlich einen relevanten Beitrag zum Klimaschutz leisten können, hängt davon ab, wie der zur »Betankung« verwendete Strom hergestellt wird. Lediglich bei Strom, der komplett aus Erneuerbaren Energien stammt, kann wirklich von einem »$CO_2$-freien Antrieb« gesprochen werden. Dieser ist bisher jedoch nur begrenzt verfügbar und zudem im Stromnetz kaum sauber abzugrenzen. Industrieunabhängige Untersuchungen belegen, dass beim derzeitigen Strommix (Kohle 51 Prozent, Atomstrom 28 Prozent, Erneuerbare Energien 15 Prozent und der Rest Gas/Öl)[4] ein rein elektrisch angetriebenes Fahrzeug in der $CO_2$-Bilanz keine oder nur geringe Vorteile gegenüber einem modernen Benziner oder Diesel einfährt.[5] Umweltverbände wie Greenpeace kritisieren, dass Autohersteller wie BMW oder Volkswagen für ihre Demonstrationsversuche mit großen Stromkonzernen wie Vattenfall oder RWE kooperieren, obwohl diese gerade für die weitere Nutzung von Kohle- und Atomstrom stehen.

## DER MARKT FÜR ELEKTROAUTOS ALS POLITISCHES PROJEKT

2007 breitete die Große Koalition im Rahmen des Integrierten Energie- und Klimapaketes eine Unterstützung für die massenhafte Einführung von Elektroautos vor.[6] Parallel wurden bereits Forschungsmaßnahmen mit der Industrie, etwa die so genannte Innovationsallianz »Lithium-Ionen-Batterie LIB-2015« ins Leben gerufen. Die ersten Absichtserklärungen wurden dann 2009 mit dem »Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität«[7] in eine konkrete Roadmap zur Positionierung Deutschlands als weltweiten »Leitmarkt« für Elektro- und Hybridantriebe gegossen. Zentrales Ziel des Aktionsplanes ist ein Aufwuchs des Bestandes an E-Autos in Deutschland auf eine Million bis 2020. Im Mittelpunkt der Maßnahmen stand neben der Einrichtung einer interministeriellen Kontaktstelle die Verausgabung von 500 Millionen Euro Fördergeldern im Rahmen des Konjunkturpaketes II. Mit diesen Mitteln werden die Forschungsförderung etwa zur Herstellung und Entsorgung von Batterien, aber auch »Modellregionen« unterstützt. Hier können Fahrzeughersteller zumeist im Verbund mit Energieunternehmen, seltener auch mit örtlichen ÖPNV-Versorgern Elektroautos im Alltagseinsatz präsentieren. Diese Fahrzeuge sind teure Einzelstücke, zumeist von Zulieferern zusammengeschraubt und weit von der Serienproduktion entfernt. Im Mai 2010 lud die Kanzlerin dann Industrie und Gewerkschaften zum Elektroauto-Gipfel. Verkehrs- und Umweltverbände waren ebenso wenig am Tisch wie die Verbraucherschutzperspektive. Auf dem Gipfel selbst wurde außer einer dürren Erklärung zur »Etablierung der Nationalen Plattform Elektromobilität«[8] und der Einrichtung von sieben Arbeitsgruppen nichts Substanzielles beschlossen.

## EINE ECHTE KLIMASCHUTZSTRATEGIE MUSS AUF DIVERSIFIZIERUNG SETZEN

Klimaschutzstrategien im Individualverkehr müssen in erster Linie nicht auf Technologie, sondern auf Energieeffizienz zu vertretbaren Kosten fokussieren.[9] Mit Leichtbau, *downsizing*, Hybridantrieben und Verringerung der Leistung sind hier beträchtliche Reserven zu

heben.[10] Das Zwei-Liter-Auto ist mit heutiger Technik machbar und kommt ohne Subventionen aus. Es wird jedoch trotz Nachfrage nicht von selbst kommen: Ein kleines, weniger hochtechnisiertes und entsprechend preiswertes Fahrzeug bringt kein Wachstum und damit auch kaum Rendite. Die Hebel zur Herstellung innovativer und klimaschonender Autos sollten also nicht finanzielle Anreize zum Kauf teurer Fahrzeuge sein, sondern ein klarer und für alle Fahrzeugklassen gleicher Grenzwert für den $CO_2$-Ausstoß sowie eine KfZ-Steuer, die einen höheren $CO_2$-Ausstoß überproportional bestraft. Solche Regelungen setzen sowohl Innovationsanreize für Hersteller als auch für Kunden, ohne dass die öffentliche Hand über Gebühr finanziell in Haftung genommen wird.

Elektrofahrzeuge werden bei einer Strategie »weg vom Öl« eine immer stärkere Rolle spielen und müssen ihre Marktnischen erobern. Sicher ist: Die Elektrifizierung des Individualverkehrs löst keines der mit ihm verbundenen grundsätzlichen Probleme. Verkehrsinfarkt, Lärm, Flächenversiegelung, Zersiedelung der Städte und die immer noch immens hohen Zahlen an Toten und Verletzten auf den Straßen werden bleiben, wenn ein grundsätzliches Umsteuern in der Verkehrspolitik ausbleibt. Der *Modal Split* muss sich hin zu einem sozial- und umweltverträglichen öffentlichen Personenverkehr verschieben, der bisher strukturell unterfinanziert ist.[11] Eine öffentliche Investitions- und Innovationsförderung mit dem Ziel eines klimafreundlichen Verkehrs ist dort wesentlich effektiver eingesetzt als in dem Versuch, das deutsche Exportmodell »Premiumauto« mit staatlicher Anschubfinanzierung über die Krise zu retten.

---

1 Vgl. VDI-Technologiezentrum (Hg.): Mehr Wissen – weniger Ressourcen. Potenziale für eine ressourceneffiziente Wirtschaft. Düsseldorf 2009, 51ff. www.vdi.de/uploads/media/2009-05-Studie_Ressourceneffizienz_01.pdf

2 Vgl. Rother, Franz: Mogelpackung beim Elektroauto. Online unter www.wiwo.de/technik/mogelpackung-beim-elektroauto-379180/

3 Kortlüke, Norbert/Pieprzyk, Björn: Klimafreundliche Elektromobilität: Finanzielle Hürden zur Markteinführung bis 2020. Bielefeld 2010. www.unendlich-viel-energie.de/uploads/media/Energieimpuls_OWL_Klimafreundliche_Elektromobilitaet_Endbericht_mai10.pdf

4 Vgl. aktuelle Energiestatistik des BMWi unter www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/Binaer/Energiedaten/energietraeger11-einsatz-energietraegern-zur-stromerzeugung,property=blob,bereich=bmwi,sprache=de,rwb=true.xls

5 Vgl. Friedrich, Axel/Petersen, Rudolf: Der Beitrag des Elektroautos zum Klimaschutz. Wunsch und Realität. Studie im Auftrag der Delegation DIE LINKE im Europäischen Parlament.
www.dielinke-europa.eu/fileadmin/PDF/MEP_Materialien/Gutachten.pdf, www.greenpeace.de/themen/verkehr/nachrichten/artikel/elektroautos_ganz_und_gar_nicht_co2_frei/. Diese Rechnungen sind allerdings umstritten.

6 Vgl. Eckpunkte für ein Integriertes Energie- und Klimapaket. Online unter www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/klimapaket_aug2007.pdf

7 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.): Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität. 2009. www.bmvbs.de/Anlage/original_1091814/Nationaler-Entwicklungsplan-Elektromobilitaet.pdf

8 Vgl. www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2010/05/2010-05-03-elektromobilitaet-erklaerung.html (Zugriff am 15.6.2010)

9 Umweltbundesamt (Hg.): $CO_2$-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale. Dessau 2010. www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3773.pdf

10 Vgl. etwa Greenpeace (Hg.): Das Smile-Prinzip. o.O. 2007 www.greenpeace.de/fileadmin/gpd/user_upload/themen/sonstige_themen/greenpeace_smile_broschuere.pdf

11 Eine Studie im Auftrag von 13 Bundesländern sowie dem Deutschen Städtetag und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sieht einen Investitionsstau von 2,4 Milliarden Euro sowie eine Finanzierungslücke für turnusmäßige Reinvestitionen von 330 Millionen Euro im Jahr. Die Kosten für den laufenden Betrieb würden um einen Betrag von 580 Mio. Euro bis 2025 steigen, der derzeit nicht gegenfinanziert sei. Vgl. VDV u.a. (Hg.): Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025. Köln 2009. Online unter www.staedtetag.de/imperia/md/content/pressedien/2009/9.pdf

# SCHLACHT UMS LITHIUM

RAÚL ZIBECHI

Auf fast 4 000 Metern Höhe liegt im ärmsten Land Südamerikas ein gigantischer Salzsee von über 100 Kilometern Länge, 80 Kilometern Breite und 200 Metern Tiefe. Er könnte die Lebensbedingungen von Boliviens Bevölkerung entscheidend verbessern, das Land einen Sprung voran bringen. Die Salar de Uyuni birgt das vermutlich größte Lithiumvorkommen der Welt. Nach Angaben des *United States Geological Survey*[1] liegt in Bolivien mit 5,4 Millionen Tonnen ungefähr die Hälfte des weltweit vorhandenen Lithiums; Chile besitzt drei Millionen, Argentinien zwei Millionen, China 1,1 Millionen und Brasilien 900 000 Tonnen. In Bolivien wird bislang kein Lithium gefördert. Haupterzeuger ist Chile mit 44 Prozent der Weltproduktion, gefolgt von Australien (25 Prozent), China (13 Prozent) und Argentinien (zwölf Prozent). Die bolivianische Regierung schätzt die eigenen Vorkommen auf bis zu 8,9 Millionen Tonnen Lithium, 194 Millionen Tonnen Kalium, 7,7 Millionen Tonnen Bor und 211 Millionen Tonnen Magnesium.

Lithium spielt eine entscheidende Rolle bei der Herstellung von leistungsfähigen Batterien für Elektroautos. Die großen multinationalen Konzerne haben seit geraumer Zeit die bolivianischen Vorkommen im Visier, die Konflikte haben in den letzten zwei Jahren zugenommen. Entscheidende Akteure sind neben der Regierung Evo Morales die sozialen Bewegungen und das globale Finanzkapital.

## FORMIERUNG VON WIDERSTAND

1989 vergibt die bolivianische Regierung unter Jaime Paz Zamora eine Förderkonzession für den Salar de Uyuni an die Lithium Corporation of America (LITHCOA). Das Gebiet hat seit Ende der 1960er Jahre den Status einer *reserva fiscal*, eines staatlich kontrollierten Investitionsgebiets.[2] Kurz darauf wird die Konzession für ungültig erklärt, da nach bolivianischem Recht eine Ausschreibung hätte erfolgen müssen. Seitdem ist das ausländische Interesse an den Salzvorkommen auch der Bevölkerung der Region und des gesamten Departements Potosí bekannt. An der Ausschreibung beteiligen sich neben LITHCOA die Unternehmen SOQUIMICH und COPLA. 1992 wird ein Vertrag mit LITHCOA geschlossen.

An diesem Punkt formieren sich die sozialen Bewegungen. Der Verband der Bauern des südlichen Altiplanos (*Federación Regional de Campesinos del Altiplano Sur*, FRUTCAS) ruft zu einem Generalstreik auf und fordert die Annullierung des Vertrags: Er sieht nur geringe Steuern vor und erlaubt die extensive Nutzung öffentlicher Güter wie Wasser. Nach einer Woche Generalstreik im Departement Potosí wird er für ungültig erklärt.

1998 wird durch das so genannte Valda-Gesetz die *reserva fiscal* auf die Ausdehnung der Salzkruste reduziert. Dadurch können Förderlizenzen für die angrenzenden Gebiete erteilt werden, etwa für Rio Grande, das als der lithiumreichste Teil der Salar de Uyuni gilt. 2003, während der Proteste, die Evo Morales schließlich an die Regierung bringen, erreichen die lokalen Gemeinschaften im Altiplano die Annullierung des Gesetzes und die Wiederherstellung der staatlichen Kontrolle über das gesamte Gebiet. Von da an fordern die sozialen Bewegungen zusätzlich ein Exportverbot für unverarbeitete Erze. Im September 2007 entwickeln Abgeordnete aus Potosí gemeinsam mit FRUTCAS einen Vorschlag zur industriellen Verwertung der Salzlake und drängen auf die Schaffung eines staatlichen Unternehmens.

Ende 2007 beauftragt die Regierung Morales eine Gruppe von Technikern mit dem Entwurf für ein Pilotprojekt, das die industrielle Produktion von Lithium (und anderer Metalle wie Bor, Magnesium und Kalium) vorbereiten soll. Am 1. April 2008 wird die staatliche Bergbaugesellschaft COMIBOL (*Corporación Minera de Bolivia*) ermächtigt, eine Abteilung zur industriellen Nutzung der Salar de Uyuni aufzubauen, die *Dirección Nacional de Recursos Evaporíticos* (DNRE). Dem Projekt wird »nationale Priorität« eingeräumt. Messstationen werden installiert, um die Lithiumkonzentration im Salzsee zu messen; die gesamten Salzvorkommen werden elektronisch kartiert. Fachkräfte werden ausgebildet und eingestellt, da es am notwendigen Know-how fehlt, um technische Gutachten auf internationalem Niveau zu erstellen.

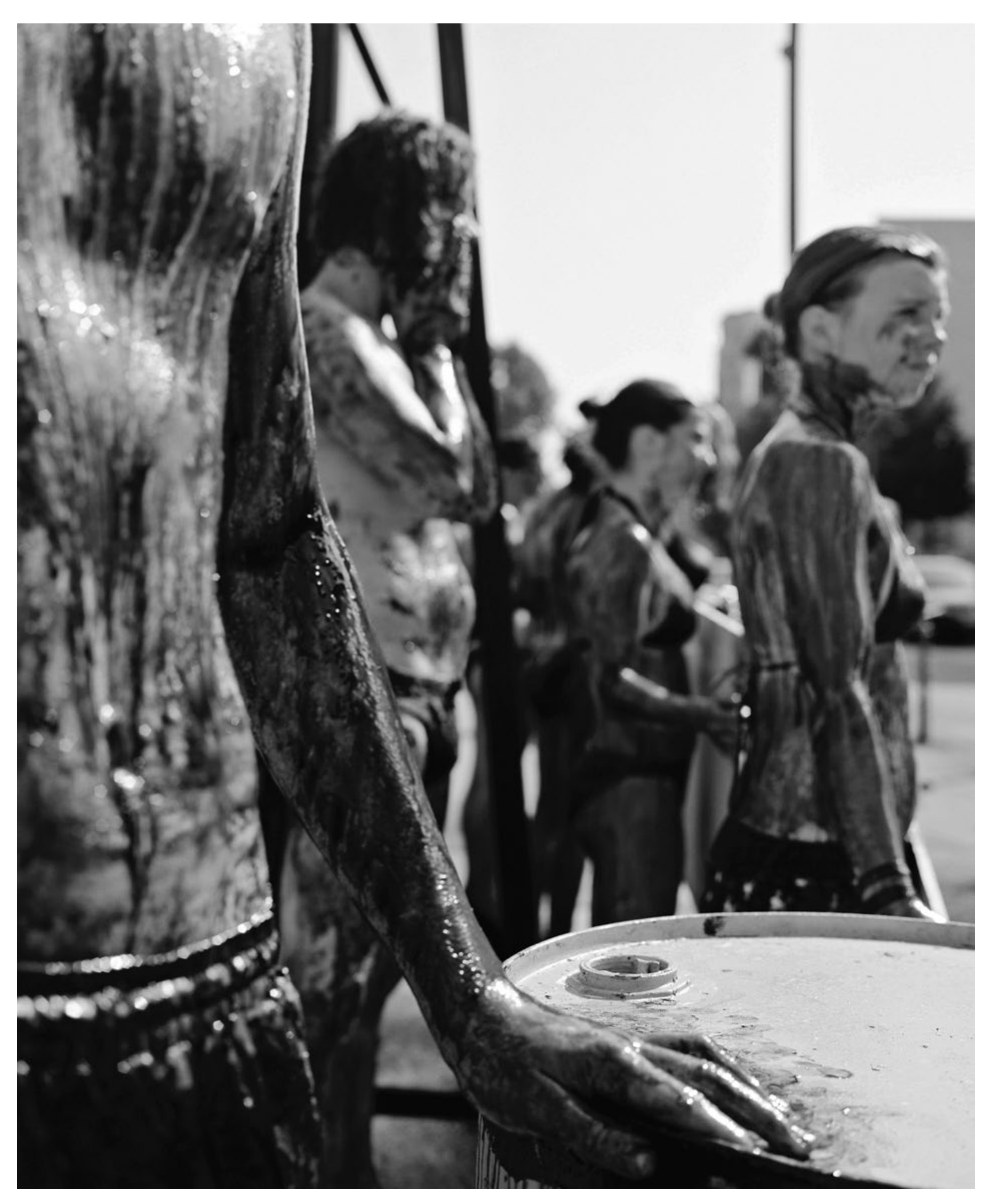
## DAS PILOTPROJEKT UND DIE MULTIS

Am 10. Mai 2008 wird eine Modellanlage in den Ausläufern der Hügel von Alka Loma eingeweiht. Inzwischen arbeiten dort 95 Personen, die monatlich 40 Tonnen Lithiumcarbonat produzieren. Das Projekt versorgt die lokale Bevölkerung mit Trinkwasser und Strom.[3]

Beides sind Hauptanliegen der Zentralregierung und der sozialen Bewegungen. Dieses Mal sollen die Bolivianer von ihrem Reichtum profitieren, alles wird langsam angegangen. Zunächst geht es darum, abzuschätzen, ob jährlich 20 000 Tonnen Lithiumcarbonat produziert werden können, ohne dass die Produktionskosten drei US-Dollar pro Kilogramm überschreiten. Ein Kanal, der die Salzlake auf festen Grund ableitet, und Verdunstungsbecken mit tausenden von Quadratmetern Fläche, um die Ablagerung der Mineralien in hoher Konzentration zu gewährleisten, müssen gebaut werden. Erst wenn die Fabrik in Betrieb genommen ist, will die Regierung Angebote einholen und über Beteiligungen entscheiden.

Regierung und soziale Bewegungen sind großem internationalen Druck ausgesetzt. Die japanischen Unternehmen Sumitomo, Mitsubishi und Jogmec, das französische Unternehmen Bolloré (mit ihrem Elektroauto *Bluecar*), die Südkoreaner Kores und LG und das brasilianische Unternehmen Vale sind nur einige der interessierten Akteure. Besonders die Franzosen drängen. Sie wollen bis 2013 eine Lithiumcarbonatfabrik in Uyuni errichten, später sollen Fabriken zur Herstellung von Lithiumbatterien hinzukommen. »Wir wollen so schnell wie möglich loslegen«, so Thierry Marraud, der Finanzdirektor der Bolloré-Gruppe im April 2010 in La Paz.

Neu ist der starke Druck aus Brasilien. Im April 2010 unterbreitet eine brasilianische Delegation unter Leitung von Marco Aurélio García, Sonderberater von Präsident Lula da Silva, ein bedeutendes Angebot. Die Brasilianer wollen einen industriellen Komplex an der brasilianisch-bolivianischen Grenze errichten und dort Gas- und Chemieindustrie ansiedeln, um das Lithium industriell zu verarbeiten. Es sollen Flughäfen, Straßenverbindungen und Schienenstrecken gebaut werden. Das Interesse der Brasilianer liegt auf der Hand: Es geht darum, den Multi Vale (das zweitgrößte Bergbauunternehmen der Welt) in Position zu bringen und zu vermeiden, dass »die zehn Millionen Tonnen Lithium und die Kaliumvorkommen der Salar de Uyuni durch nordamerikanische, japanische, russische, französische oder koreanische Konzerne ausgebeutet werden, ohne dass Brasilien einen entscheidenden Anteil erhält«.[4] Trotz einer strategischen Allianz zwischen beiden Regierungen mussten die Brasilianer mit leeren Händen abziehen. Alle haben es eilig – bis auf die Regierung. Evo Morales hat drei Bedingungen genannt, die nicht verhandelbar sind: die nationale Souveränität über die Ressourcen sowie eine Mehrheitsbeteiligung des Staates an den Bergbauunternehmen und an der verarbeitenden Industrie. Die »Langsamkeit« der Regierung Evo Morales, eine Entscheidung zur industriellen Verarbeitung des Lithiums zu treffen, liegt weder an Unfähigkeit noch am fehlenden politischen Willen. Eine Bevölkerung, die erfolgreich einen »Wasserkrieg« und zwei »Gaskriege« führte, ist nicht mehr bereit, sich ihre Bodenschätze entreißen zu lassen.





flickr/Phillie Casablanca ⓘ »Salzsee in Bolivien«

## EIN VERÄNDERTES BEWUSSTSEIN

Die jüngste Untersuchung zur industriellen Verarbeitung des Lithiums fasst zusammen, was auf dem Spiel steht: »Bolivien will mit einem Fluch brechen – dem Paradox des Überflusses –, dem nur wenige verarmte Nationen entronnen sind. Die Anstrengung, dem Fluch zu entkommen, ist von solcher Bedeutung, dass sie von der ganzen Welt aufmerksam beobachtet werden.« (Hollender/Shultz 2010, 7) Die bolivianische Bevölkerung weiß, was auf dem Spiel steht, und es sieht nicht danach aus, dass sie diese Gelegenheit verstreichen lassen wird.

Die Bewegungen, besonders FRUTCAS, überwachen jeden Schritt der Regierung. Sie wissen: Der Druck der multinationalen Konzerne ist enorm und in der Regierung Evo Morales gibt es Tendenzen, sich die Reichtümer des Landes – als »Geschäftspartner« – untereinander aufzuteilen. Das Ziel ist »eine überlegte Ausbeutung der strategischen Ressourcen in der Region und der Aufbau einer chemischen und Bergbauindustrie auf nationaler Ebene. Die industrielle Verwertung der Salzvorkommen hat letztlich dem Wohle des Landes und der Bevölkerung zu dienen und die nationale Souveränität zu garantieren« (Petro Press 13, 21). Es gibt Bestrebungen, den Salar de Uyuni zu parzellieren und so die Vergabe von Abbaurechten an private Unternehmen zu erleichtern. Die Rechte versucht gezielt, die Bevölkerung von Potosí zu spalten. Die in FRUTCAS organisierten Bewegungen

haben daher verkündet, dass der Salzsee »von allen Gemeinden des südlichen Altiplano bewacht wird«.

Was damit gemeint ist, hat sich in der Mine bei San Cristóbal, 90 Kilometer entfernt von Uyuni, gezeigt. Sie ist im Besitz des japanischen Konzerns Sumitodo, einem der weltweit größten Förderer von Zink, Blei und Gold. Es werden dort täglich 48 000 Tonnen Gestein verarbeitet und daraus 1 600 Tonnen angereichertes Erz gewonnen. Die Firma weist einen jährlichen Gewinn von einer Milliarde US-Dollar aus, zahlt aber nur 35 Millionen US-Dollar an Steuern. Die Summe deckt nicht einmal die Kosten für das verbrauchte Wasser in der Wüstenregion. Mitte April 2010 organisieren Gemeindemitglieder aus der Region eine Lkw-Blockade und sperren die Schienenwege nach San Cristóbal. Sie fordern ein Elektrifizierungsprojekt, die Installierung von Telekommunikationsantennen und verlangen, dass der Sitz der gerade erst gegründeten Staatsfirma EBRE (*Empresa Boliviana de Recursos Evaporíticos*) in Rio Grande eingerichtet wird. Von Sumitodo fordern sie zudem eine Abgabe auf die entnommenen 50 000 Kubikmeter Wasser. In der Nacht des 16. April besetzen sie die Bürogebäude des japanischen Unternehmens, stecken sie in Brand und drohen damit, 80 Container mit angereichertem Erz zu zerstören, die zum Export bereitstehen.

In Potosí stehen sich nicht nur lokale Gemeinden und transnationale Bergbauunternehmen gegenüber. Die Regierung unterzeichnete am 10. März 2010 das Dekret zur Gründung der EBRE und siedelte die Firma in La Paz an – und nicht, wie es die Verfassung vorsieht, in Potosí. Das gegen die Zentralregierung eingestellte Bürgerkomitee von Potosí (COMCIPO) und Angehörige der Universität Tomás Frías fordern, vom Lithium dürfe nur das Departement Potosí profitieren. Kurz vor den Kommunalwahlen erklärt die Regierung das umstrittene Dekret für ungültig. Das »Schlimme ist, dass diese Oppositionellen unter diesen Umständen zur Privatisierung des aktuellen staatlichen Projekts beitragen, wie auch zur Forderung, die *reserva fiscal* aufzuheben, die die exklusive Nutzung durch den Staat garantiert«.[5] In Reaktion darauf schlägt FRUTCAS im April 2010 die Schaffung eines »Rates der Sozialen Kontrolle« vor, in dem Repräsentanten der Basisorganisationen der Region vertreten sein sollen. Die Regierung erlässt unterdessen ein Gesetz, durch das die Rechte der indigenen Völker beschnitten werden, vor dem Abbau natürlicher Ressourcen in ihren Territorien vom Staat befragt und informiert zu werden, einschränkt. Alles deutet darauf hin, dass die Schlacht um das Lithium noch lange andauert.

*Aus dem Spanischen von Stefan Thimmel*

**LITERATUR**

Hollender, Rebecca, und Jim Shultz, 2010: *Bolivia and its Lithium,* Democracy Center, Cochabamba

1 Die United States Geological Survey ist eine wissenschaftliche Behörde im Geschäftsbereich des Innenministeriums der Vereinigten Staaten (Anm. d. Red.).
2 Diese Regelung sichert dem Staat die Kontrolle über die Bodenschätze in dem Gebiet (Anm. d. Red.).
3 DNRE, 9.6.2010; www.evaporiticosbolivia.org.
4 Andrés Soliz Rada, 26.4.2010, www.rebelion.org.
5 Nuevos sobresaltos privatizadores en el proyecto litio, in: *Petro Press,* Nr. 19, CEDIB, Cochabamba, April 2010, 29.

# AGROTREIBSTOFFE UND ERNÄHRUNGS-SOUVERÄNITÄT

## TRANSNATIONALE KONFLIKTE

OLIVER PYE

Es ist eine perverse Logik, die das Verbrennen von Lebensmitteln als klimafreundliche Alternative zum herkömmlichen Verbrauch fossiler Treibstoffe propagiert. Palmöl, Sojabohnen, Mais oder Zuckerrohr anzubauen, um es in die Tanks zu kippen, ist angesichts der heutigen Zahl an hungernden Menschen, wie Jean Ziegler es formulierte, ein Verbrechen gegen die Menschlichkeit. Agrotreibstoffe waren laut IWF und Weltbank für den enormen Preisanstieg von Lebensmitteln 2006–2008 maßgeblich mitverantwortlich. Bis zu hundert Millionen Menschen zusätzlich sind dadurch in die Unterernährung gedrängt worden.

Auch die klimapolitischen Segen von Agrotreibstoffen sind mehr als zweifelhaft. Durch direkte oder indirekte (ersetzte landwirtschaftliche Produktion verlagert sich) Umwandlung von Waldflächen werden schon beim Anbau zusätzliche Mengen Kohlendioxid freigesetzt. In Südostasien werden durch die Rodung von Torfwäldern tausendjährige Kohlenstoffspeicher entwässert und abge-

brannt. Die Dimensionen sind erschreckend. Dadurch werden pro Jahr zweitausend Millionen Tonnen Kohlendioxid freigesetzt: acht Prozent des globalen Ausstoßes. Anders ausgedrückt: Es würde 692 Jahre dauern, bis die Emissionen durch Torfwaldumwandlung über das Nichtverbrennen von fossilen Brennstoffen kompensiert würden.

Um eine wirksame Reduktion von Emissionen bis 2050 zu erreichen, taugen Agrotreibstoffe daher nichts. Allein was die Fläche angeht, ist ein Ersatz von Benzin und Diesel durch Agrotreibstoffe auch zukünftig unmöglich. Wenn man die *weltweite* landwirtschaftliche Produktion von Getreide, Mais und Zucker *komplett* in Ethanol verwandeln würde, wären immer noch nur 40 Prozent des heutigen Benzinverbrauchs abgedeckt. Die globale Ölproduktion (Soja, Raps, Palmöl usw.) würde nur 10 Prozent des Dieselverbrauchs ersetzen.

Warum also sind Agrotreibstoffe das wichtigste Element in der klimapolitischen Reform des Verkehrssektors in Europa? Ein Blick auf die Autoren der europäischen Agrotreibstoffpolitik ist erhellend. 2005 wurde von der Europäischen Kommission das *Biofuels Research Advisory Council* (BIOFRAC) ins Leben gerufen, in dem u.a. drei Automobilkonzerne (Peugeot, Volkswagen, Volvo) und drei Ölkonzerne (Neste Oil, Shell and Total) Mitglieder waren. Ihre »Vision« von 25 Prozent »Biofuels« bis 2030 versucht nun das Nachfolgekomitee *European Biofuels Technology Platform* (u.a. Total, Volvo, Airbus und befreundete universitäre Forschungszentren) politisch und technisch umzusetzen. Nicht die Ablösung der Öl- und Automobilgesellschaft ist ihre Agenda, sondern – mittels Agrotreibstoffen – ihre zeitliche Verlängerung und ihre mit der Rhetorik der Nachhaltigkeit hergestellte Legitimation.

Gegen diese Agenda ist auf europäischer Ebene eine Welle des Protests entstanden, die diese »Vision« etwas ausgebremst hat. Viele Umweltverbände und globalisierungskritische NGOs haben sich vernetzt, um ein Moratorium auf die Agrotreibstoffziele der EU durchzusetzen. Und auch wenn das Ziel von zehn Prozent nicht verhindert werden konnte, sind die nationalen Zielsetzungen von England, den Niederlanden und Deutschland heruntergeschraubt worden. Eine kritische Öffentlichkeit ist entstanden, die Agrotreibstoffe zunehmend als »falsche Lösung« für den Klimawandel betrachtet. Ein wesentliches Element der Kampagnen ist die transnationale Vernetzung mit Bewegungen aus den Regionen, in denen Agrotreibstoffe produziert werden sollen.

Die technisch verstandene Lösung in Europa verwandelt sich über die Verräumlichung der Produktion Richtung Süden zu einem sozio-ökologischen Konfliktfeld, in dem neue »Naturverhältnisse« (Görg) durchgesetzt werden. Die Landnahme für die spezifische Produktionsform von Agrotreibstoffen – große Monokulturen, die in transnationale Wertschöpfungsketten eingebettet sind – ist ein Großangriff auf die kleinbäuerliche Landwirtschaft und damit auf die Ernährungssouveränität im Süden. Zum Teil werden Kleinbauern gewaltsam vertrieben: In Kolumbien etwa wurden tausende afrokolumbianische Bauern von Paramilitärs zur Flucht gezwungen, um Palmölplantagen anlegen zu können. Kleinbauernorganisationen des globalen Netzwer-

kes La Vía Campesina (vgl. *Luxemburg* 1/2010), wie die *Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra* (MST) in Brasilien oder die *Serikat Petani Indonesia* (SPI) in Indonesien führen daher den sozialen Widerstand gegen die Ausweitung der Agrotreibstoffplantagen an. Auch hier sind Erfolge zu verzeichnen. So stehen die Drahtzieher der Vertreibung in Kolumbien inzwischen vor Gericht, in Indonesien und Brasilien führten Bauern Landbesetzungen und Wiederaneignungen von Plantagen durch, um eigene Nahrungsmittel anzubauen.

Eine zweite Dimension des Konfliktfeldes ist die Verschränkung mit den Rechten indigener Völker und dem Kampf um Umweltgerechtigkeit. Weil die großen Expansionen in peripheren Gebieten stattfinden, in denen Indigene Wälder noch nutzen und schützen, kooperieren hier Plantagenfirmen und Staatsgewalt, um privates Landrecht und die Hoheit des Staates gegen das Gewohnheitsrecht durchzusetzen. So wurde in Papua Neuguinea kürzlich ein Gesetz verabschiedet, das das Gewohnheitsrecht indigener Völker im Falle von Großinvestitionen (wie Konzessionen für Agrotreibstoffe) aussetzt. In Indonesien ist der Kampf für die lokale Kontrolle entlang von traditionellen Institutionen (das *Adat* Recht) über Waldressourcen ein wesentlicher Bestandteil der Arbeit des Umweltforums *Wahana Lingkungan Hidup Indonesia* (WALHI). Die Umweltfrage ist eine soziale Frage.

Die Kämpfe von Kleinbauern, Indigenen und Umweltaktivisten prägen die transnationalen Kampagnen mit den europäischen NGOs. Zwar wird so eine rein auf Artenschutz fokussierte Argumentation überwunden, gleichzeitig stellt sich eine Arbeitsteilung ein, die durchaus problematisch ist. Stereotyp ließen sich die Kampagnen so charakterisieren: dort die Indigenen, Kleinbauern und Orang-Utans, hier die Autofahrer und Konzerne; dort die Opfer, hier die kritischen Konsumenten und die professionellen NGOs, die die Stimme der Entrechteten in die Politik hineintragen. So wird die komplexe soziale Realität nicht erfasst und die Opposition gegen Agrotreibstoffe in bestimmten Mustern festgeschrieben, die eine Weiterentwicklung bremsen können.

Eine große Schwäche der bisherigen Kampagnen ist, dass die neuen gesellschaftlichen Naturverhältnisse der Agrotreibstoffproduktion in der Gleichung kaum auftauchen. In Indonesien beispielsweise beruht die Expansion nicht nur auf Gewalt und Vertreibung, sondern wesentlich auf der freiwilligen Teilnahme von Kleinbauern, die als Kleinproduzenten der Wohlstandsverheißung von Palmöl folgen. So sind die meisten Palmölkonflikte inzwischen Auseinandersetzungen um die Vertragsbedingungen der Produktion, nicht aber gegen die Palmölproduktion an sich gerichtet. Auch die Millionen von Plantagenarbeitern spielen in den transnationalen Kampagnen bisher keine Rolle. Hier konkretisiert sich das Problem in Form von Weltmarktabhängigkeiten und Niedrigstlöhnen. Kompliziert wird das Ganze dadurch, dass die führenden Unternehmen Großkonzerne des Südens sind (z.B. aus Malaysia) und dass die Regierungen in Malaysia, Indonesien oder Brasilien die Agenda der Agrotreibstoffe als nationalen (und klimapolitischen) Entwicklungspfad offensiv vertreten.

Gerade die Verbindung von Industrie und Staatsmacht im Süden spielt eine maßgebliche Rolle in der Entwicklung des Nachhaltigkeitsdiskurses, der Agrotreibstoffe mit einem anti-kolonialen Beigeschmack belegt (Umweltschutz als Protektionismus des Nordens). Nicht der Nord-Süd-Gegensatz ist hier zentral, sondern die grundlegende Analogie der agroindustriellen Agenda, die aus drei wesentlichen Elementen besteht. Erstens wird das vorherrschende, auf Straßen, Individual- und Luftverkehr aufgebaute Mobilitätssystem beibehalten und expandiert (hier als Wachstumsparadigma, dort als Recht auf nachholende Entwicklung). Zweitens werden Agrotreibstoffe als grundsätzlich nachhaltig (da nachwachsend) definiert und daher als Zukunftsweg deklariert. Drittens wird die Kritik an Agrotreibstoffen aufgenommen und als Problem der Umsetzung – als Art und Weise der Produktion im Einzelfall – umdefiniert, dem dann mit Nachhaltigkeitskriterien und Zertifizierungsprogrammen begegnet werden kann.

In diesem letzteren Feld soll die Zivilgesellschaft als Stakeholder etwas beitragen und so in das Herrschaftsprojekt integriert werden. Das kann schnell die Achilles-Ferse der Bewegung werden, denn die Zertifizierung eignet sich hervorragend dazu, älteren Plantagen (für die Waldrodung und Landkonflikte in der Vergangenheit liegen) eine Nachhaltigkeit zu bescheinigen, während die Expansion trotzdem weiterläuft und für andere Märkte bestimmt wird. Die marktförmigen, auf kritischen Konsumenten aufgebauten Kampagnen entpuppen sich in diesem Kontext als umgekehrter Warenfetischismus. Denn die Betonung des Kaufverhaltens von Konsumenten im Norden vernachlässigt die Produzenten der transnationalen Wertschöpfungsketten der Agrotreibstoffindustrie. Um Prinzipien, Kriterien und Zertifizierungsmodelle auszuhandeln, gehen die Nord-NGOs ein Dauerverhältnis mit den PR- und Zivilgesellschaftsbeauftragten der Großkonzerne ein und reden in den runden Tischen fortwährend mit Managern. Mit den Arbeitern der Plantagen, Raffinerien, Schifffahrt und Tankstellen reden sie nicht.

Auch die Programmatik der Ernährungssouveränität reicht als Alternative nicht aus, u.a. weil Kleinbauern hoffen, mit Agrotreibstoffen reich zu werden. Sie muss verknüpft werden mit den Zukunftsfragen von Energie, Mobilität und industrieller Produktion. Im Süden hieße das, statt ein auf Agrotreibstoff basierendes Entwicklungsmodell zu verfolgen, in den klimapolitischen Auseinandersetzungen die kostenlose Bereitstellung von Zukunftstechnologien (wie Solarenergie) und die notwendigen Investitionen in diesem Bereich als Begleichung der Klimaschulden des Nordens einzufordern. Gerade der Ansatz der industriellen Konversion kann hier hilfreich sein, um nicht als Nachhaltigkeitskorrektiv der Agrotreibstoffagenda zu enden, sondern die Prämissen in Frage zu stellen (Agrotreibstoffe als Greenwashing der Automobilgesellschaft) und Alternativen zu entwickeln. Ein transnationaler »social (and environmental) movement unionism« könnte der zentralen Rolle der Arbeitenden in jeder Konversionsstrategie Rechnung tragen. Hierfür müssten die neu entstehenden Allianzen in der Konversionsbewegung systematisch um eine Nord-Süd-Perspektive erweitert werden.

# KONVERSION!?

## STRATEGIEPROBLEME BEIM UMBAU KAPITALISTISCHER PRODUKTION

BERND RÖTTGER

Der gegenwärtige Kapitalismus hat sich in die Krise manövriert, ohne dass es einer »relativen Prosperität der Arbeiterklasse« bedurfte, wie Marx sie vor Augen hatte; deren Kämpfe deutete er als »Sturmvogel der Krise« (MEW 24, 410). Die jüngste Periode kapitalistischen Wachstums setzte vielmehr die Schwächung der Arbeiter- und Gewerkschaftsbewegung voraus. In den Betrieben war es im Rahmen von »Standortsicherungsvereinbarungen« schon lange nicht mehr gelungen, die gewaltige Umverteilung zugunsten des Kapitals zu verhindern, auch nicht in den vermeintlichen »Bastionen« der Gewerkschaftsbewegung, der Automobilindustrie. Die durch Umverteilung gespeiste »Plethora des Kapitals« sah sich aufgrund geringer Renditen produktiver Investitionen gezwungen, die »Bahn der Abenteurer« zu betreten und zu spekulieren (MEW 25, 261). Zugespitzt ließe sich sogar formulieren, dass gerade die Schwäche der Arbeiter- und Gewerkschaftsbewegung die gegenwärtige Krise des Kapitalismus (mit) verursacht hat:


KONVERSION

Ihr ist es nicht gelungen, in den tarifpolitischen Auseinandersetzungen den Geldhahn abzudrehen, aus dem sich die spekulativen Blasen speisten, oder durch strukturpolitische Interventionen jene industriellen Spezialisierungsprofile zu verändern, die deutlich auf den Export ausgerichtet sind.

Nichts deutet auf eine Abkehr von diesen Strategien hin. Es dominiert eine restaurative Krisenpolitik, die vorgibt, die Krise überwunden zu haben, wenn der Zustand vor der Krise rekonstruiert ist. Ein dramatischer Anstieg der Massenarbeitslosigkeit konnte durch »intelligente« arbeitsmarktpolitische Instrumente verhindert werden; soziale Unruhen sind trotz forcierter Asymmetrien in der Lastenverteilung der Krise ausgeblieben; die Renditen des Finanzkapitals erklimmen wieder Höhen, die die Herzen der Rentiers wärmen; und auch die Exporte springen nicht zuletzt wegen eines fallenden Euro-Kurses wieder an.

Das optimistische Getöse der versammelten Restauration basiert jedoch darauf, die Überakkumulation via Handelsbilanzüberschüssen auf weltökonomische »Partner« abzuwälzen. Mit dem Bankrott der griechischen Defizitökonomie haben solche »Krisenlösungen« schon die nächste Krise – die des Euros und der europäischen Integration – produziert. Und im Schatten solcher restaurativ-krisenpolitischen Betriebsamkeit ist derweil ein Weltklimagipfel kläglich gescheitert, werden die Kosten der Kapitalvernichtung weiter munter »nach unten« durchgereicht und der Ölkonzern BP lässt aufgrund mangelnder Investitionen in die Sicherheit seiner Anlagen eine gigantische Menge Öl in den Golf von Mexiko strömen.

## RHETORIK DER KONVERSION

Klaus von Beyme formulierte 1990 in der renommierten Zeitschrift der *Deutschen Vereinigung für Politische Wissenschaft*, dass »ökologische und soziale Katastrophen […] in einigen Jahrzehnten« dafür sorgen werden, dass »der Ruf nach der Steuerung« des Kapitalismus wieder deutlich ertönen werde. Und »der totgesagte Sozialismus« werde dann »erneut als geistiges Arsenal der künftigen Steuerungstheorien dienen« (470ff).

Vordergründig scheint dies eingetreten zu sein. Allerdings bedeutet die »Rückkehr des Staates« in der Krise nicht, dass die »Vorzimmer des Sozialismus« bereits tapeziert werden. Im Gegenteil: Die Bourgeoisie hat nur zentrale Bezugspunkte der Durchsetzung ihrer Interessen ausgetauscht, sie wechselt vom »Fluchtpunkt Ökonomie« (Elmar Altvater), mit dem sie sich im Gefolge der Weltwirtschaftskrise 1974/75 aus den Fesseln des fordistischen Klassenkompromisses befreien wollte, zum »Fluchtpunkt Staat«, der sie vor den eigenen Kräften der Selbstvernichtung schützen soll.

Jede Krise ist Ergebnis konkreter Widersprüche der vorhergehenden Prosperitätskonstellation. Der sie tragende Typus kapitalistischer Entwicklung gilt daher als historisch de-legitimiert: So mischen sich in die »Rückkehr des Staates« Forderungen, die alte, überkommene »Entwicklungslogik« in der Krisenpolitik zu überwinden. In den Mittelpunkt solcher Krisenstrategien rückt die Automobilindustrie, in der sich exportorientiertes Wachstum und ökologisch desaströse Lebensweise kreuzen. Hinter den Forderungen nach einer »neuen Entwicklungsweise«

verbirgt sich eine verwirrende Gemengelage von Interessen, Strategien und Zielen, deren kleinster gemeinsamer Nenner gegenwärtig in der Formel der *Konversion* Gestalt annimmt.

Antizipierte Krisenausgänge reichen vom »grünen Kapitalismus«, in dem sich die Investitionsneigung des Kapitals auf vermeintlich »nachhaltige Produkte« konzentrieren soll (etwa: Elektroautos), über Vorstellungen einer »neuen Lebensweise«, in deren Zentrum der Bruch mit der »Automobilgesellschaft« steht, bis hin zu Ansätzen zu einer sozialistischen Transformation. Gemeinsam ist ihnen die These: Die bundesdeutsche Ökonomie produziere falsche Produkte für falsche Märkte. Konversion wird zum *Catch-all*-Begriff für bessere Produkte (weil ökologisch) und neue Märkte (weil binnen- und bedarfsorientiert). Damit ist noch nichts ausgesagt über betriebliche Verfügungs- und Kontroll- sowie gesellschaftliche und politische Herrschaftsverhältnisse, unter denen Konversion wirklich prozessieren kann.

Weil Konversion auf die Umstellung von Produktpaletten zielt, müssen Konversionsstrategien notwendig betrieblich durchgesetzt werden. Hans-Jürgen Urban (IG Metall) zufolge schaffte die Krise Situationen, in denen bestimmte Betriebe aufgrund ihres Spezialisierungsprofils kaum überleben können. In solchen Fällen müsse »im Rahmen einer ökologischen Umbaustrategie über ganz andere Produkte und eine andere Art des Produzierens nachgedacht werden«. Solche betrieblichen Sanierungsfälle laufen »auf eine forcierte Konversionsstrategie hinaus« (Urban 2009). Von ausdiskutierten und in strategische Schritte gegossenen »Einstiegsprojekten« in eine demokratische Transformation des Kapitalismus ist bislang wenig zu erkennen, nicht einmal der Weg dorthin. Die Forderung nach Konversion wird zu einem bloßen Lippenbekenntnis, wenn beispielsweise die *attac*-AG *arbeitfairTeilen* in einem offenen Brief an die Betriebsräte der Opel AG drastische Arbeitszeitverkürzungen fordert, und in einem Nebensatz schreibt, dass diese in eine »Konversion der Autoindustrie« eingebunden sein müsse, die »jetzt geplant und begonnen werden« müsse.[1] Gegenwärtig entstehen allenfalls zaghafte Adaptionen eines demokratischen Umbaus der Produktion. So etwa beim Hersteller moderner Vakuumpumpen, *Sterling SiHi* in Itzehoe 2009: Im Rahmen der gewerkschaftlichen »Besser-statt-billiger«-Strategie wurde dem Unternehmen ein korporatistisches »Innovationsprogramm« abgerungen. Belegschaft und Betriebsrat entwickeln nun in Zusammenarbeit mit dem Management Vorschläge für neue Produkte, Arbeitsprozesse und Unternehmenskultur (vgl. *taz* 25.8.2009).

Konversionsansätze, wo sie denn verfolgt werden, bleiben bislang einer korporatistischen Logik der Interessenpolitik verhaftet. Zudem sind sie Element eines betrieblichen und gewerkschaftlichen Abwehrkampfes – nicht einer neuen gewerkschaftlichen Offensivstrategie. Mit dem alleinigen Verweis auf die Notwendigkeit der Konversion liegt nicht schon die Blaupause einer Umbaustrategie vor, aus der sich Werkzeuge für eine Transformation kapitalistischer Entwicklung zusammenstückeln ließen. Eine solche Interpretation – das lehren auch die bisherigen Erfahrungen mit Konversionsprojekten – wäre weit gefehlt.



## GESCHICHTE DER KONVERSION

Den entscheidenden Referenzfall für die Konversionsdebatten der 1970er und 1980er Jahre markiert der Zulieferer der Luftfahrtindustrie *Lucas Aerospace* in Großbritannien (vgl. Wainwright in diesem Heft). Als Pläne zum Beschäftigungsabbau im hochgradig von Rüstungsaufträgen abhängigen Unternehmen bekannt wurden, bildeten die (verschiedenen) Gewerkschaften im Unternehmen ein gemeinsames *shop stewards combine committee*, das 1976 einen Plan zum Umbau der Produktion – den *corporate plan* – entwickelte (Wärmepumpen, Ultraschallgeräte, Hybridmotoren). Er verstand sich als Element eines Kampfes »für das Recht auf Arbeit an vernünftigen Produkten [...], um die wirklichen Probleme der Menschen zu beseitigen, statt sie zu erzeugen«. Erstmals wurde ein gewerkschaftlicher Kampf um den Erhalt von Arbeitsplätzen mit einem Kampf um die Entwicklung einer neuen Produktpalette verknüpft. Schnell wurde deutlich, dass eine solche Verknüpfung nur umsetzbar war, wenn die betriebliche Dispositionsgewalt des Kapitals gebrochen würde. Die Protagonisten verstanden ihren Plan als Schritt »zu mehr industrieller Demokratie«. »Wirkliche industrielle Demokratie« könne sich nicht »auf Arbeiterrepräsentation im Aufsichtsrat beschränken«, wo Entscheidungen getroffen werden, »die längst vom oberen Management vorstrukturiert sind« (zit. n. Albrecht 1979).

*Lucas Aerospace* bildete den Auftakt einer Vielzahl von betrieblichen Ansätzen zur Rüstungskonversion – auch in der BRD. Im Herbst 1981, als das Alternativprojekt bei *Lucas Aerospace* endgültig an der Borniertheit des Managements scheiterte, wurde durch die IG Metall Vertrauensleute bei *Blohm & Voss* Hamburg der erste *Arbeitskreis Alternative Produktion* in der von der Werftenkrise geschüttelten Küstenregion gegründet. Bis Ende 1983 entstanden ca. 40 solcher betrieblichen Arbeitskreise, nicht nur im Schiffbau und in der Rüstungsindustrie. Sie wurden durch eine Innovationsberatungsstelle in der IG Metall Bezirksleitung Küste unterstützt. Der IGM Gewerkschaftstag im Oktober 1983 unterstrich deren »Forderung nach der Vorbereitung von Umstellungen auf andere Produkte auf der Basis hochentwickelter Technologie«. Zudem gründeten sich Arbeitskreise »Techniker, Ingenieure, Naturwissenschaftler« in der IG Metall.

Die Produktivkraftentwicklung sollte unter demokratische Kontrolle gebracht werden. Die in der Bundesrepublik entstandenen Ansätze basierten ähnlich der britischen Erfahrung auf einer Aktivierung der Belegschaften und Forderungen nach »erweiterter Mitbestimmung und Kontrolle« der Unternehmen, in der »die Beschäftigten ihr Qualifikationspotenzial und ihre Interessen einbringen und durchsetzen können« (Heseler/Kröger 1983, 199). Der Kampf um Konversion basierte auch hier auf der intensiven Einbeziehung der Belegschaften.

Die deutschen *Arbeitskreise Alternativer Produktion* gingen über die britische Erfahrung hinaus. Da die Veränderung der betrieblichen Entscheidungsstrukturen von den Firmenleitungen oft vehement zurückgewiesen wurde, war den Arbeitskreisen schnell klar, dass ihre Ziele nicht allein auf der Betriebsebene durchsetzbar waren. Allein die Forderung

nach Einrichtung einer paritätisch besetzten Kommission zur Diskussion und Auswertung von Produktvorschlägen des Arbeitskreises stieß auf ein kategorisches *Nein* der Geschäftsführungen – so beispielsweise bei *VFW/MBB* in Bremen (vgl. Duhm et al. 1983, 116).

Die Arbeitskreise verstanden sich als betriebliche Ausformungen *gesellschaftlicher* Mitbestimmung. Sie verkörperten »einen Typ der Interessenvertretung mit allgemein-politischer Orientierung« (Schomaker et al. 1987, 148). Alternative Produktion auf den Werften wurde gekoppelt mit der Forderung nach »regionalen und nationalen Beschäftigungsprogrammen«, demokratischen Entscheidungsstrukturen in der regionalen Wirtschaftspolitik und der Einführung von Branchenräten (Heseler/Kröger 1983, 193ff). Verstaatlichungen wurden dagegen skeptisch beurteilt, da schon der Abwehrkampf der Belegschaft auf der »Staatswerft« *HDW* Hamburg den Staat als kapitalistischen Vorreiter desavouierte.

Obwohl getragen durch eine noch breite Friedensbewegung und trotz vorliegender ausgefeilter makroökonomischer Konzepte »qualitativen Wachstums« (das Gutachten der Memorandumsgruppe »Alternativen der Wirtschaftspolitik« 1982 trug diesen Titel) konnten sich die Ansätze der Rüstungskonversion nicht durchsetzen. Geforderte betriebsübergreifende Arbeitskreise kamen nicht zustande – auch weil hierfür die IIG Metall die Koordination nicht übernahm. Die Gewerkschaftsspitzen konzentrierten sich auf die Tradition konventioneller Tarif- und korporatistischer Krisenpolitik. Insbesondere in der regionalen Strukturpolitik, der eine zentrale Bedeutung für die Entwicklung und den Umbau der Werften zugeschrieben wurde, entstanden in den 1980er Jahren – wie schon in der Stahlkrise im Ruhrgebiet und im Saarland – korporatistische Krisenarrangements, die zwar die Gewerkschaftsspitzen einschlossen, die Konversionsinitiativen »von unten« aber zunehmend marginalisierten (Bettelhäuser 1988, 46ff).

Im Umbau der DDR-Wirtschaft nach 1989 konnte an diese demokratische Tradition schon nicht mehr angeknüpft werden. Als mit dem Ende der Systemkonfrontation eine »Friedens-Dividende« möglich schien und damit die Konversion der Rüstungsindustrie eine neue Renaissance erlebte, wurde Konversion auf den Ruinen demokratischer Umbauprojekte in regional- und strukturpolitischen



flickr/graustark ©

Programmen mit EU-Unterstützung weitergeführt. Konversion degradierte zur »Unternehmensstrategie«, die zwar die Einführung betrieblicher Konversionsrunden mit Vertretern von Management und Betriebsrat vorsah, diese »runden Tische« aber als Elemente betrieblichen Innovationsmanagements einsaugte und den einst vorhandenen demokratiepolitischen Gehalt absprengte.

## TYPEN DER KONVERSION

Konversion ist also nicht gleich Konversion. Wenn etwa die *Volkswagen AG* tarifpolitisch gezwungen wird, 20 Millionen Euro jährlich für die Entwicklung innovativer Produkte zur Verfügung zu stellen oder das Motorenwerk in Salzgitter inzwischen Blockheizkraftwerke baut, handelt es sich um Strategien unternehmerischer Produktdiversifizierung, nicht aber um Strategien demokratischer Organisation und Neuausrichtung der Produktion. Als Volkswagen in den 1980er Jahren die *Triumph-Adler AG* als Tochterunternehmen führte und somit – bis zur Übernahme durch *Olivetti* – auch Schreibmaschinen produzierte, redete noch niemand von Konversion. Die gegenwärtige Konversionsrhetorik scheint wesentlich voraussetzungsfreier zu sein – auf jeden Fall ihres betriebsdemokratischen Anspruchs enthauptet.

Tatsächlich lassen sich Konversionsansätze der Produktion anhand der sie auslösenden Prozesse unterscheiden:

1 | *Staatsgetriebene Formen der Konversion.* Sie entstehen exemplarisch in Zeiten der Kriegsvorbereitung bei der Umstellung auf Rüstungswirtschaft, in geringerem Maße auch durch Umstellung auf »Friedenswirtschaft« – oft erfolgen sie binnen kürzester Zeit.

2 | *Weltwirtschaftlich getriebene Formen der Konversion.* Sie bilden sich infolge der internationalen Durchsetzung »hegemonialer Produktions- und Tauschnormen« (Michel Aglietta), in der sich immer auch Branchenhierarchien verschieben. Die Entwicklung des finnischen *Nokia*-Konzerns von der Papierfabrik (organisierter Kapitalismus), über den Gummiproduzenten (Fordismus) zum Telekommunikationsdienstleister (High-Tech-Kapitalismus) verdeutlicht diese Triebkraft.

3 | *Wettbewerbskorporatistische Formen der Konversion.* Sie entstehen als betriebliche Innovationsprozesse (oft unter Einschluss des unmittelbaren Produzentenwissens), um mit innovativen Produkten neuen Märkte zu erschließen.

4 | *Demokratische Formen der Konversion,* die die Frage des *was* der Produktion mit der Frage des *wie* verknüpfen.

In der Konversionsdebatte der 1980er Jahre identifizierte die IG Metall in ihrer Erklärung auf der 8. nationalen Schiffbaukonferenz die Bestrebungen der autonomen *Arbeitskreise Alternative Produktion* als Bereitschaft der Arbeitnehmer, »aktiv an der Erarbeitung von Grundlagen der Unternehmenspolitik mitzuarbeiten« (zit. n. Heseler/Kröger 1983, 226). Unternehmenspolitik aber konstituiert sich nicht allein durch Entscheidungen über die Produktpalette, sondern auch durch *Verfügungsgewalten* über die Produktionsmittel. Solange diese unangetastet und in Privatbesitz bzw. Delegationsrecht bleiben, verharren alle Konversionsstrategien in einer subalternen Funktion (»neuer Wein in alten Schläuchen«), können sich nicht zu »Einstiegsprojekten«

einer demokratischen Transformation kapitalistischer Produktion entfalten.

Über die Durchsetzungsbedingungen von »Demokratie am Arbeitsplatz«, gleichsam die Voraussetzung demokratischer Konversionsprojekte, gibt es in der Geschichte der Arbeiter- und Gewerkschaftsbewegung lange Debatten. Marx sah bereits in den Arbeitergenossenschaften des 19. Jahrhunderts den Beweis erbracht, »dass der Kapitalist als Funktionär der Produktion [...] überflüssig geworden« ist (MEW 23, 400) und die kapitalistische Produktion »durch das *demokratische* und segensreiche System der Assoziation von freien und gleichen Produzenten« (MEW 16, 195) verdrängt werden kann. Rosa Luxemburg merkte in *Sozialreform oder Revolution* an, dass die Produktionsgenossenschaften »die wichtigsten Zweige der kapitalistischen Produktion« nicht berühren, »als allgemeine Reform schon aus dem Grunde nicht erscheinen« können. Auch in den Konversionsdebatten blitzt das Problem der Fortexistenz privatwirtschaftlicher Konkurrenzbeziehungen als wirkungsmächtige Restriktion demokratischer »Übernahme« der Produktion durch die Belegschaften immer wieder auf. Die Diskussion um das Verhältnis von Fabrikräten und Partei (Lenin, Gramsci und Luxemburg) lässt sich als eine über das Verhältnis von staatsgetriebener und demokratischer Form der Konversion lesen. »Wirtschaftsdemokratie« (Karl Korsch, Fritz Naphtali, später Viktor Agartz) fragt nach dem Verhältnis von industrieller Autonomie, Sozialisierung der Produktion und Verstaatlichung von Branchen – letztlich: Wie ist »Produzentendemokratie« möglich, in der der »Stoffwechsel mit der Natur« (Marx) organisiert und die »freie Assoziation der Produzenten« verwirklicht werden kann?

In der gegenwärtigen Konversionsdebatte stehen diese Grundfragen neu. Einige (auch) aktuelle *Strategieprobleme* lassen sich auf ihrer Grundlage präziser benennen.

## STRATEGIEPROBLEME

»Schön beschissene Zeiten,
in denen [...] die Sozialisten den
Kapitalismus vorantreiben.«
(Manuel Vázquez Montalbán, *Der letzte Bolero*)

Auch in autonomen gewerkschaftlichen Arbeitskreisen entwickelte Konzeptionen »alternativer Fertigung« können immer wieder als Instrumente für die Erschließung neuer Geschäftsfelder der Unternehmen in den Dienst gestellt werden – sie können vom Kapital innerhalb einer »Integrationslogik« (Lelio Basso) angeeignet werden. Gleiches gilt für die Industrie- und Strukturpolitik. In ihrer gegenwärtigen Konstitution »verdauen« sowohl betriebliche Innovations- als auch regionale Umbaustrategien Konversionsansätze und verwandeln sie in Projekte kapitalistischer Modernisierung. Konversionsstrategien können nicht in eine bestehende Betriebsverfassung oder Industrie- und Strukturpolitik hineingetragen werden; sie müssen vielmehr deren Konstitution *verändern*.

»Nicht um die Konservierung der Vergangenheit, sondern um die Einlösung der vergangenen Hoffnung ist es zu tun.«
(Max Horkheimer u. Theodor W. Adorno, *Dialektik der Aufklärung*)

Konversionsansätze können sich nicht darauf verlassen, dass mit der Eroberung neuer Märkte durch neue Produkte der Klassenkompromiss auf der betrieblichen Ebene zu neuer Ehre kommt. Auch in den florierenden Unternehmen auf den »neuen Märkten« bleibt das forcierte Abpressen von Mehrarbeit die Regel. Mit Konversion verknüpfte Hoffnungen bleiben so notwendig unabgegolten. Dagegen bezeichnet demokratische Konversion der Produktion keine Lösung mit einem festgesetzten Ziel, sondern einen *transformatorischen* Prozess, in dem die Kooperation der Arbeitenden seine kapitalistische Formbestimmung abstreift und seinen emanzipatorischen Charakter entfaltet.

»In Erwägung: es will euch nicht glücken
Uns zu schaffen einen guten Lohn
Übernehmen wir jetzt selbst die Fabriken
In Erwägung: ohne euch reicht's schon.«
(Bertolt Brecht, *Resolution der Kommunarden*)

Konversionsansätze entstehen v.a. in Situationen der Zuspitzung betrieblicher ökonomischer Krisen (Rationalisierungen, Entlassungen, Werksschließungen). Ihre Durchsetzung als wirtschaftsdemokratischer Prozess ist somit gezwungen, sich aus einer Position der Defensive zu entfalten. In einer solchen müssen sie a) den *unmittelbaren* Interessen der Beschäftigten Rechnung tragen und b) in der Lage sein, diese zu transformieren und in Konfliktfähigkeit zu überführen. Die ganze Klaviatur erfolgreicher Betriebs- und Gewerkschaftspolitik ist neu zu spielen, denn »vor die Demokratie im Betrieb hat das bürgerliche Recht« bekanntlich »das Eigentum, das Arbeitsrecht die Kündigung gesetzt« (Blanke 1995, 25). Demokratisierung der Betriebe setzt daher erhöhte Konfliktbereitschaft der Belegschaften als Resultat ihrer Politisierung und erhöhte institutionell und rechtlich gesicherte Konfliktfähigkeit der Gewerkschaften als Ergebnis zivilgesellschaftlicher und politischer Kämpfe voraus.

»Über das Fleisch, das euch in der Küche fehlt
Wird nicht in der Küche entschieden.«
(Bertolt Brecht, *Die Mutter*)

Konversionsansätze entstehen in den Betrieben. Konversionsansätze, die auf den Betrieb beschränkt bleiben, laufen aber (wie die Arbeiterkooperativen) Gefahr, dem »ehernen Gesetz der Transformation« (Franz Oppenheimer) zu erliegen: sich entweder gegenüber dem sie umgebenden kapitalistischen Markt komplett abschotten zu müssen, um ihren eigenen Ansprüchen genügen zu können – was aber infolge der totalitären Tendenz kapitalistischer Vergesellschaftung nie wirklich realisierbar ist –, oder sich anzupassen, von hehren Ansprüchen zu verabschieden bzw. schlicht unterzugehen. Zudem setzt die transnational integrierte Produktion alternativen Fertigungskonzepten auf der einzelbetrieblichen Ebene enge Grenzen. Die Übernahme von Produktionsstätten durch die Belegschaften etwa steht unter den Bedingungen transnational integrierter Produktion vor neuen Problemen: Konzepte »alternativer Produktion« erfordern ein stärkeres Maß an transnationaler Koordination.

»Eine Gesellschaftsordnung geht nie unter, bevor alle Produktivkräfte entwickelt sind [...]; und neue höhere Produktionsverhältnisse treten nie an die Stelle, bevor die materiellen

Existenzbedingungen derselben im Schoße der alten selbst ausgebrütet sind.«
(Karl Marx, *Vorwort Zur Kritik der Politischen Ökonomie*)

Konversionsansätze zielen in der Regel auf Zurücknahme der Weltarbeitsteilung und auf lokale und regionale Märkte. Sie drohen daher, Produktivität zurückzusetzen. Das aber war in den Entwürfen der »freien Assoziation der Produzenten« gerade nicht vorgesehen. Ihr transformatorisches Potenzial entfalten Konversionsstrategien nicht als »Verzichtsentwürfe«, sondern nur dann, wenn sie eine Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Menschen wirklich glaubhaft machen können. Davon sind wir aber beim gegenwärtigen »Stand der Dinge« noch weit entfernt. Konversion paart sich heute im Zeichen der global-ökologischen Krise in der Regel mit dem normativen Appell, Ansprüche zurückzuschrauben. – Nicht gerade eine »sexy Alternative«!

Die Konversionsdebatte wird ohne die Diskussion grundlegender Strategieprobleme alternativer Betriebs-, Struktur- und Wirtschaftspolitik nicht auskommen, will sie nicht als betriebliche Modernisierungsstrategie von den »aufgeklärten Kapitalfraktionen« verdaut werden. Auch der zarte Aufschwung »nach der Krise« hat keineswegs die Notwendigkeit demokratischer Konversion erledigt. Sie entfaltet sich zu einer tatsächlichen Bewegung, wenn in den betrieblichen Konflikten offensichtlich wird, dass eingeschliffene Praxen gewerkschaftlicher Interessenpolitik immer weniger interessenpolitische Rückschritte verhindern können und der »labor unrest« sich rührt. Das ist – so der marxistische Ideologietheoretiker Terry Eagleton (2000, 256) – keine »fromme Hoffnung der Linken, sondern eine empirische Tatsache«. Denn »wenn sich Menschen, die in bescheidenen, lokalen Formen politischen Widerstands engagiert sind, durch die Eigendynamik dieser Konflikte direkt mit der Macht des Staates konfrontiert sehen, dann kann es geschehen, dass sich ihr politisches Bewusstsein definitiv und irreversibel verändert«. Strategieprobleme der Durchsetzung alternativer Krisenausgänge rücken dann zwangsläufig ins Zentrum. Es kann nicht schaden, darauf vorbereitet zu sein.

**LITERATUR**

Albrecht, Ulrich, 1979: Alternative Produktion: Das Beispiel Lucas Aerospace, in: *Kritisches Gewerkschaftsjahrbuch 1978/79: Arbeiterinteressen gegen Sozialpartnerschaft*, Berlin/W., 204–16
Bettelhäuser, Fritz, 1988: Entwicklungsgesellschaft Werften – eine Idee von oben. Gespräch mit Fritz Bettelhäuser, Betriebsrat auf der Bremer Vulkan-Werft, in: Hildebrandt, E., Schmidt, E., Sperling, H.J. (Hg.), *Kritisches Gewerkschaftsjahrbuch 1988/89: Zweidrittelgesellschaft – Eindrittelgewerkschaft,* Berlin/W., 46–53
Beyme, Klaus von, 1990: Die vergleichende Politikwissenschaft und der Paradigmenwechsel in der politischen Theorie, in: *Politische Vierteljahresschrift* (PVS), 31. Jg., H. 3, 457–73
Blanke, Thomas, 1995: 75 Jahre Betriebsverfassung: der Siegeszug eines historischen Kompromisses, in: *Kritische Justiz*, 12–25
Duhm, Rainer, u.a., 1983: Sozial nützlich und umweltverträglich – Initiativen gegen Produktions- und Arbeitskrise, in: *Kritisches Gewerkschaftsjahrbuch 1983/84: Wachstum alternativ*, Berlin/W., 111–24
Eagleton, Terry, 2000: *Ideologie. Eine Einführung*, Stuttgart
Heseler, Heiner, und Hans Jürgen Kröger, 1983: Alternativen zur gegenwärtigen Schiffbaupolitik, in: dies. (Hg.), *»Stell' Dir vor, die Werften gehören uns…«. Krise des Schiffbaus oder Krise der Politik*, Hamburg, 186–201
Schomaker, Klaus, Peter Wilke und Herbert Wulf, 1987: *Alternative Produktion statt Rüstung. Gewerkschaftliche Initiativen für sinnvolle Arbeit und nützliche Produkte*, Köln, 148
Urban, Hans-Jürgen, 2009: Ein neues Modell der Wirtschaftsdemokratie. Interview in: *SoZ*, H. 7–8, Juli–August

1 Vgl. dazu auch die Kritik daran von Elmar Altvater; alles dokumentiert in: *express* 2/2010.

# LUCAS COMBINE

## ERFAHRUNGEN MIT BETRIEBLICHER KONVERSION

**HILARY WAINWRIGHT UND ANDREW BOWMAN**

Die Beschäftigten des vom Konkurs bedrohten Windturbinenwerks Vestas auf der Isle of Wight besetzten 2009 mit Unterstützung von grünen, gewerkschaftlichen und sozialistischen Aktivisten die Fabrik. Für die britische Labour-Regierung unter Gordon Brown war das eine Herausforderung. Der für Klimaschutz zuständige Minister Ed Miliband rief zwar die Öffentlichkeit dazu auf, Druck auszuüben, um ein härteres Vorgehen gegen Emissionen rechtfertigen zu können. Als die Arbeiter von Vestas mit ihm sprechen wollten, zeigte die Regierung jedoch keinerlei Interesse an praktischer Reaktion auf öffentlichen Druck. Wie die Vergesellschaftung einer Branche praktisch vollzogen wird, markiert eine erhebliche Lücke unseres Wissens.

Bereits vor 35 Jahren hatten die Arbeiter bei Lucas Aerospace einen »alternativen Unternehmensplan« entwickelt, mit dem eine betriebliche Konversion von Rüstungsproduktion hin zu gesellschaftlich nützlichen und umweltpolitisch wünschenswerten Produkten

durchgesetzt werden sollte.[1] Welche Lehren können daraus angesichts der gegenwärtigen Krise der Weltwirtschaft und des Ökosystems gezogen werden?

Rückblende zum Januar 1975 und zu einem Treffen des Gesamtvertrauensleutekörpers von Lucas Aerospace: Die Unternehmensführung hatte auf die Krise mit Entlassungen reagiert. 60 Delegierte aus 13 Fabriken diskutierten auf einem Treffen in einem gewerkschaftlichen Bildungszentrum außerhalb Sheffields über Aktionsmöglichkeiten. Anders als die Arbeiter von Vestas waren sie gut gewerkschaftlich organisiert und wurden anfangs durch einen Minister der Regierung zum Handeln ermutigt.

Am Ende jenes Januarwochenendes hatten die Vertrauensleute von Lucas Aerospace, darunter die besten Luftfahrtentwickler, hochqualifizierte Werkstattmechaniker und so genannte ungelernte Arbeiter mit starkem Klassenbewusstsein und Verankerung in der Gemeinde, eine bahnbrechende Entscheidung getroffen: Sie würden an ihre Arbeitsplätze zurückkehren und ihre Mitglieder an der Entwicklung und der Einforderung eines »alternativen Unternehmensplans für eine gesellschaftlich nützliche und umweltpolitisch wünschenswerte Produktion« beteiligen. »Lasst uns einen Plan ohne die Unternehmensleitung entwickeln«, sagte Vertrauensmann Mike Reynolds. »Lasst uns einen Plan ausarbeiten, mit dem wir zu unseren Bedingungen die Bedürfnisse unserer Gemeinde befriedigen können.« »Wo immer man auch hinblickt, wird von der Krise gesprochen«, so Mike Cooley, ein Designer, der später wegen seines Engagements im Gesamtvertrauensleutekörper gefeuert wurde. »Die gegenwärtige Wirtschaftsentwicklung steckt in der Krise. Wir nicht. Wir haben unsere Fähigkeiten nicht verloren, wir können immer noch Dinge entwickeln und produzieren.« Die breite Beteiligung der Arbeiter zeigte, dass Cooley die Haltung vieler ausdrückte. An jede Fabrik wurde ein Fragebogen verschickt, um ein Inventar von verfügbaren Fertigkeiten und Maschinen zu erstellen und zu fragen, welche Produkte die Kollegen herstellen sollten. »In kurzer Zeit hatten wir 150 Ideen für Produkte, die wir mit den bei Lucas Aerospace vorhandenen Werkzeugmaschinen und Fertigkeiten herstellen konnten.«

## ALTERNATIVEN IN DER PRAXIS AUFZEIGEN

Diese konkreten Ideen illustrieren die methodischen Prinzipien der Vertrauensleute – und sind daher noch heute interessant. Sie wurden eher als Zeichnungen und Modelle, denn als schriftliche Beiträge vorgelegt. Gegen die traditionelle Betonung der linguistischen Fertigkeiten und eines Wissens, das auf Aussagenlogik und kodifizierten wissenschaftlichen Erkenntnissen beruht, wurde die Bedeutung des impliziten Wissens betont, der »Dinge, die wir wissen, aber nicht ausdrücken können«. Die Arbeiter waren sich bewusst: Technik ist nicht wertneutral, sie erfordert Richtungsentscheidungen.

So sollten mit einigen Produktideen medizinische Erfordernisse befriedigt werden: Dialysemaschinen; ein leichtes, tragbares Lebenserhaltungssystem für Rettungswagen; ein einfaches System mit Wärmetauscher und Pumpe, um während kritischer Operationen einen gleichmäßigen Blutfluss und eine konstante Temperatur zu garantieren. Weitere

Vorschläge umfassten alternative Energiequellen, darunter Solaranlagen für Niedrigenergiehäuser; eine Reihe von Windgeneratoren, für die auf die Kenntnisse der Arbeiter in Aerodynamik zurückgegriffen wurde.

Andere Vorschläge drehten sich um alternativen Transport, etwa ein »Straßen-Schienen«-Fahrzeug, das in den Städten auf Straßen fahren und zusätzlich das nationale Schienennetz nutzen und größere Steigungen überwinden konnte als herkömmliche Fahrzeuge. Ein »Prototyp« wurde realisiert und als eine Form des technologischen Agitprop genutzt. Ein Batterieantrieb sollte in Kombination mit einem kleinen Verbrennungsmotor die Effizienz von Elektro-Autos erhöhen und giftige Emissionen radikal reduzieren. Schließlich gab es auch eine Reihe von Vorschlägen, die den Bau von ferngesteuerten Apparaten vorsahen, die die Bewegungen des Menschen nachahmen und Aufgaben in Echtzeit, aber in Distanz zum Arbeitsprozess ausführen konnten. Die Arbeiter könnten so ihre Fähigkeiten einsetzen und entwickeln, wie es ein bloßer Roboter nicht könnte: indem sie als Minenarbeiter, als Ölarbeiter den Herausforderungen der physischen Welt begegnen können, sich aber in einer ungefährlichen und sicheren Umgebung befinden.

Der Plan sah demokratische Alternativen in Bezug auf die Organisation des Produktionsprozesses wie auf die Endprodukte vor. Durch die Betonung der gesellschaftlichen Nützlichkeit und der Umweltverträglichkeit dieser Produkte wurde der Zwang zur Akkumulation und zur Profitmaximierung infrage gestellt – auch wenn einige der Produkte später innerhalb eines kapitalistischen Umfeldes Profite erzielen sollten. Mit dem Plan verbunden war die Vorstellung einer anderen Art von Wachstum, deren Logik sich von der *bicycle economy*,[2] die zur Akkumulation gezwungen ist, einfach um das System am Laufen zu halten, unterscheidet.

## DAS MANAGEMENT WEIGERT SICH ZU VERHANDELN

Die radikale und pragmatische Initiative wurde im kollektiven Verhandlungsprozess mit Management und Regierung entwickelt. Die Führung von Lucas Aerospace weigerte sich, ernsthaft darüber zu verhandeln. Dadurch wäre bei Tarifverhandlungen das alleinige Entscheidungsrecht durch die Unternehmensführung infrage gestellt worden. Die Mitglieder des Gesamtvertrauensleutetreffens hofften, dass die Regierung aktiv werden würde. Die Vorstellung öffentlicher Eigentümerschaft lag in der Luft. Im November 1974 drängte sich eine Delegation des Gesamtvertrauensleutetreffens in das Büro des Industrieministers Tony Benn, um die Zukunft der Branche zu diskutieren. Es stünde nicht in seiner Macht, das Unternehmen zu verstaatlichen, er hob jedoch hervor, wie wichtig die Diversifizierung und die Fortführung der Produktion »während des Konjunkturrückgangs« wäre. Damit legte er den Grundstock für die Idee eines alternativen Unternehmensplans. Er bot ein Treffen mit Vertretern der Regierung, des Unternehmens und des Gesamtvertrauensleutetreffens an, um dies zu diskutieren.

Als der Plan im Januar 1976 fertiggestellt war, hatte Harold Wilson auf den Druck des britischen Industrieunternehmerverbandes (CBI) reagiert und Tony Benn bereits aus


YATS!




flickr/ doviende »Ausgesperrte Streikende«

dem sensiblen Amt des Industrieministers entlassen. Die Türen des Ministeriums blieben den gewerkschaftlichen Vertrauensleuten verschlossen. Der Angriff der Thatcher-Regierung auf Gewerkschaften und radikale Bezirksregierungen in den 1980ern zerstörte jenen kreativen oppositionellen Geist vollends.

## WAS BLEIBT?

»Wieder einmal wird uns erzählt, dass es für viele keine Arbeit mehr gebe. Verfügen unsere Krankenhäuser über so viel Personal und Ausstattung, sind die Dienstleistungen in unserem öffentlichen Nahverkehrssystem so gut ausgebaut, sicher und umweltverträglich, ist unser Wohnungsbestand so angemessen und gepflegt, dass es dort nichts mehr zu tun gibt? Guckt Euch nur um. Überall gibt es Arbeit zu tun. Was fehlt, sind die Vorstellungskraft und der Mut, dies kreativ anzugehen.« (Mike Cooley) Die Vertrauensleute von Lucas Aerospace haben gezeigt, dass die effektivste Form, die Herrschaft des kapitalistischen Marktes herauszufordern, in konkreten Aktionen besteht, vor allem in der Formulierung alternativer Formen, Dinge herzustellen. Vielleicht ist die Zeit für den Alternativplan der Lucas-Arbeiter gekommen?

## HILARY WAINWRIGHT IM GESPRÄCH MIT »LUXEMBURG«

Es scheint, als könnten mittlerweile einige der im Alternativplan vorgesehenen Produkte in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen, sofern eine angemessene Finanzierung des Gesundheitswesens sichergestellt wäre. Was macht den Kern eines »revolutionären Produktwechsels« aus?

*Wainright:* Es hat weniger mit dem Produkt an sich zu tun. Von Bedeutung sind vielmehr die industriellen und politischen Machtverhältnisse in den Kämpfen um Produkte und Technologien. Um die Vorschläge der Lucas-Arbeiter umzusetzen, wäre nicht nur eine Veränderung der Machtverhältnisse im Unternehmen erforderlich gewesen. Die Regierung hätte gegenüber Finanzmärkten und Unternehmern öffentliche Interessen stärken müssen. Produktvorschläge dienen nur dann einer Transformation, wenn sie die Dynamik besitzen, betriebliche und gesellschaftliche Entscheidungen privaten Interessen zu entziehen. Es reicht nicht aus, einfach einen »guten Vorschlag« zu machen, der innerhalb der

existierenden Machtverhältnisse umgesetzt werden kann. Die umfassenderen politischen und industriellen Machtverhältnisse müssen herausgefordert werden.

**Mit der Erarbeitung des Alternativplans wurde das traditionelle Herrschaftsverhältnis im kapitalistischen Unternehmen und das angeblich überlegene technische und Branchenwissen der Manager infrage gestellt. Wie müsste angesichts der durch *lean production* angeblich flacher gewordenen Hierarchien und des Aufstiegs der so genannten Wissensökonomie industrielle Solidarität beschaffen sein?**

*Lean production* und Wissensökonomie sind in ambivalenter Form z.T. ein Ergebnis der Antworten der Unternehmer auf die Kampfkraft der Arbeiter und die umfassenderen gesellschaftlichen und kulturellen Einflüsse sozialer Bewegungen in den 1960er und 1970er Jahren. Das Problem besteht darin, wie Arbeiter aller Qualifikationen sich in Verbindung mit Bürger- und insbesondere umweltpolitischen Bewegungen organisieren und eine nichthierarchische Arbeitsorganisation und die Wissensökonomie nutzen können, um soziale, demokratische und insbesondere umweltpolitische Ziele zu erreichen. Dazu bedarf es des Umdenkens in den Gewerkschaften, damit sie sehr viel offener und politischer werden und ihre Organisationen im Inneren horizontaler ausrichten.

**Wie sollte vor dem Hintergrund der umweltpolitischen Auswirkungen jeder industriellen Produktion die Beteiligung des Gemeinwesens strukturell und institutionell beschaffen sein? Wenn wir von Industrie- oder Gemeinwesenräten sprechen, welcher Art von Prinzipien sollten diese unterliegen?**

Es gab in einigen Fällen Beteiligung der Gemeinden. Diese waren häufig durch die *trades councils* organisiert,[3] lokale Gewerkschaftszusammenschlüsse, die eng an die Gemeinde gebunden waren. Sie sind mittlerweile geschwächt. Wir müssen passende Angelpunkte für die Zusammenarbeit von Gewerkschaften und Bürgerorganisationen mit verschiedensten Anliegen finden. Nichtkommerzielle soziale Netzwerke im Internet können nützlich sein. Aber wir brauchen physisch vorhandene Zentren; soziale Zentren sind ein Anfang, aber die Möglichkeiten müssen noch erweitert werden. Die verschiedenen sich herausbildenden Initiativen müssen zusammengebracht werden, um voneinander zu lernen. Wir sollten diese Entwicklung kritisch verfolgen und die neuen Formen dokumentieren. Zeitschriften wie *Luxemburg* oder *Red Pepper* können dabei eine wichtige Rolle spielen.

*Aus dem Englischen und Gespräch Lars Stubbe*

1 Lucas Aerospace war ein großer britischer Rüstungskonzern, der ab den 1970ern an Marktanteilen verlor. Zwischen 1970 und 1982 sank die Beschäftigtenzahl von 18000 auf 11000.

2 Damit wird in der wirtschaftswissenschaftlichen Diskussion in Analogie zum Fahrrad die Vorstellung bezeichnet, dass eine Ökonomie umso stabiler ohne Eingriffe funktioniert, je schneller sie läuft, also je stärker sie wächst; Anm.d.Ü.

3 Zwar gibt es auch in Großbritannien mit dem TUC einen dem DGB ähnlichen Gewerkschaftsdachverband, die Trades Councils blicken jedoch auf eine längere Geschichte zurück und standen deshalb in der Vergangenheit auch gelegentlich in Widerspruch zur TUC-Politik; Anm.d.Ü.

# INDUSTRIEPOLITISCHE OFFENSIVE

## KONVERSION, ZUKUNFTSFONDS, WIRTSCHAFTSDEMOKRATIE

ULLA LÖTZER

Der Strukturwandel der Industrie steht vor einer dreifachen Aufgabe: In einzelnen Branchen wie der Automobilindustrie ist der Rückbau von Überkapazitäten zu organisieren, in allen Branchen sind die Produktionsverfahren ökologisch umzubauen und neue innovative und ökologische Produktionsfelder zu erschließen. Dieser Prozess muss politisch gesteuert, wirtschaftsdemokratisch gestaltet sowie mit der Sicherung von sozial regulierter Beschäftigung verbunden werden.

Trotz des Produktionseinbruchs macht das Verarbeitende Gewerbe 20 Prozent der Wirtschaftsleistung aus. Diese stabile industrielle Basis unterscheidet die deutsche (und japanische) Wirtschaftsstruktur von vielen europäischen Nachbarn und den USA. Acht Millionen Menschen sind in Industrieunternehmen beschäftigt, vielfach in regulären Arbeitsverhältnissen, mit hohem gewerkschaftlichen Organisationsgrad und vielen Elementen »guter Arbeit«: immer noch Quelle gewerkschaftlicher Organisationsmacht.

Viele sehen den Ausbau des Dienstleistungssektors und der Dienstleistungswirtschaft als direkte Alternative zur Industriearbeit alter Prägung. Die dauerhafte Vernichtung von industriellen Kapazitäten und des damit verbundenen Know-how ist jedoch kein tragfähiger Strukturwandel und bietet den Industriearbeitern kaum Perspektiven. Stattdessen muss »industriepolitischer Umbau [...] den Arbeitsplatz-, Einkommens- und Arbeitsinteressen der Beschäftigten, den Mobilitätsansprüchen einer flexiblen Gesellschaft sowie den Nachhaltigkeitskriterien des natürlichen Gleichgewichts gleichzeitig gerecht werden, ohne sich in Zielkonflikten zu verfangen.« (Urban 2009, 74)

Die Bundestagsfraktion Die Linke hat deshalb als ersten Baustein den Antrag »Industriepolitische Kehrtwende – Zukunftsfonds für Industrieinnovation und Beschäftigungssicherung« vorgelegt.[1] Der Zukunftsfonds ist eine Verbindung aus staatlichen Beteiligungen, starken wirtschaftsdemokratischen Elementen und einer klaren ökologischen Umbauperspektive. Von den Gewerkschaften wurden ähnliche Konzepte entwickelt,[2] Umweltverbände entdecken den Umbau der industriellen Produktion neu (BUND et al. 2008). Nun gilt es eine breite industriepolitische Zukunftsdebatte anzustoßen.

## KERNFRAGEN EINER NEUEN INDUSTRIEPOLITISCHEN OFFENSIVE

Ein industriepolitisches Konzept muss *erstens* Fragen nach dem Ausmaß und den Ursachen der Krise der industriellen Wertschöpfung stellen. Das Geschäftsmodell des deutschen Industrie-Kapitalismus lässt sich als Kombination aus Exportfixierung und Shareholder-Orientierung beschreiben. Die Investitionsquote deutscher Unternehmen geht seit Jahren zurück und liegt unter dem OECD-Durchschnitt. Für die Automobilindustrie bedeutet dies: Fokussierung auf das Kerngeschäft, die Produktion kurzfristig marktgängiger Automobile mit hohen Gewinnmargen. Produkte und Dienstleistungen, die dringend benötigt werden, gesellschaftlich nützlich und ökologisch verträglich sind, aber nicht kurzfristig profitabel, werden nicht entwickelt. Der Exportweltmeister Deutschland leistet sich gerade bei technologisch hochwertigen Industriegütern einen überalterten Kapitalstock, die technischen Fortschrittspotenziale werden zugunsten von Exportüberschüssen und Finanzmarktanlagen[3] nicht ausgeschöpft. Während die Reallöhne in den meisten EU-Ländern zwischen 2000 und 2008 über zehn Prozent stiegen, sind sie in Deutschland um knapp ein Prozent gefallen. Das hat die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie auf Kosten vor allem der europäischen Nachbarn verbessert und den Binnenmarkt ruiniert. Auf den Gütermärkten wurde die fehlende Binnennachfrage durch die Jagd nach ausländischer Nachfrage ersetzt. Dadurch werden europäische und US-amerikanische Konkurrenzunternehmen vom Weltmarkt verdrängt; die gestiegene Abhängigkeit von außenwirtschaftlichen Entwicklungen schlägt sich in der Krise dramatisch nieder und gefährdet industrielle Arbeitsplätze. Das »Geschäftsmodell Exportweltmeister« ist grundsätzlich in Frage zu stellen (Lötzer 2010; Candeias 2010).

Die Wirtschafts- und Finanzkrise kann *zweitens* nicht losgelöst von den Energie- und Klimaproblemen überwunden werden. Ein

industriepolitisches Konzept kann nur im Rahmen eines Nachhaltigkeitskonzepts entwickelt werden und muss globale Verflechtungen einbeziehen. Ressourcenschonung und Klimaschutz sind kein Hemmnis, sondern Voraussetzung für eine langfristig orientierte industrielle Entwicklung geworden. Zum *dritten* brechen Umbau-Konzepte, die durch die Förderung von Umwelttechnologien neue profitable Investitionsfelder für privatwirtschaftliche Unternehmen auf globalen Wachstumsmärkten erschließen wollen, meist nicht mit der Logik des Neoliberalismus und der Exportorientierung. Ein ökologischer Umbau muss jedoch die Gesamtbilanz der Ressourcenflüsse, des Energiebedarfs und des Schadstoffausstoßes der Produktion berücksichtigen und auch einen Schwerpunkt auf den sozial-ökologischen Umbau der Industrie in Deutschland selbst legen. Dafür müssen konkrete Vorschläge für den Umbau einzelner Branchen und Betriebe erarbeitet werden – und die politischen Rahmenbedingungen neu gesetzt werden, zugunsten einer klaren Ausrichtung auf Ressourcenschonung, Energieeffizienz und $CO_2$-Reduktion.

*Viertens* ist die aktuelle Krise auch eine Strukturkrise des Kapitalismus (IFG 2009), in der allein für den Profit produziert wird, auf die Spitze getrieben durch die *Shareholder-value*-Orientierung. Deshalb, und hier liegt ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal zu den Konzepten eines Green New Deal, muss Konversion Hand in Hand gehen mit einer Demokratisierung der Wirtschaft. Es geht um ein neues wirtschaftsdemokratisches Regime, in dem die Beschäftigten, die Zivilgesellschaft und die Parlamente weit stärker in wirtschaftliche Prozesse eingreifen und diese gestalten als bisher. Ein solches Konzept muss Elemente keynesianischer Nachfragesteuerung – im Wesentlichen öffentliche Investitionen – und eine sozial-regulative Ordnungspolitik aufgreifen, aber um Mitbestimmungsrechte und wirtschaftsdemokratische Steuerungsinstitutionen erweitern.

## EINSTIEGSPROJEKT KONVERSION UND AUSBAU DES ÖFFENTLICHEN

In der alten Logik würde es für die deutsche Automobilindustrie zunächst darum gehen, den vernachlässigten Kleinwagenmarkt und die Entwicklung leichterer und effizienterer Fahrzeuge voranzutreiben. Es bedarf Investitionen für Innovationen in Produktion, Verbrauch und den Antriebsarten von Autos. Man darf sich aber keine Illusionen machen: Effizienzsteigerungen und Leichtbauweisen führen nicht zu höheren Gewinnen. Eine Effizienzverbesserung wird zudem durch den massiven Ausbau der Individualmotorisierung überkompensiert. Wenn es für die Branche eine Zukunft im gegenwärtigen Umfang geben soll, darf eine Diskussion über Mobilität, integrierte Verkehrssysteme und die Rolle der Automobilunternehmen dabei kein Tabu sein. Wir waren schon einmal weiter: »Notwendig ist ein differenziertes Einsatzkonzept der Verkehrsträger, das den Autoverkehr in den Ballungszentren auf ein erträgliches Maß reduziert, den Zugang durch einen besseren öffentlichen Verkehr erleichtert, ein bequemes Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern ermöglicht […] Die große Aufgabe, vor der wir stehen, ist der Übergang vom bisherigen Konkurrenzmodell zu einem Kooperationsmodell aller Verkehrsträger.« (Leitlinien Auto, Umwelt,



flickr/athos[hun] 🅭🅯🄎
»Critical Mass« – Fahrraddemonstration
in Budapest 2010

Verkehr der IG Metall 1990) Statt Geld und geistige Kapazitäten mit der Entwicklung von Modellen mit 200-300 PS zu vergeuden, müssen die Ressourcen in die Entwicklung neuer Verkehrs- und Informationssysteme gesteckt werden. Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen ist es noch keine Lösung, Teile der Automobilproduktion durch ÖPNV-Fahrzeuge wie Busse, Straßen- oder U-Bahnen zu ersetzen. Aufgrund der Langlebigkeit und der geringen Stückzahlen machen sie nur einen Bruchteil der Autoproduktion aus. Statt für den vorgezogenen Autobahnausbau müssen Steuergelder in die Schiene und den Öffentlichen Personennahverkehr investiert werden. Der ÖPNV muss flexibler, dichter, komfortabler und zuverlässiger werden. In diesem Zusammenhang erhält die Konversion von Automobilherstellern zu Mobilitätsdienstleistern eine tragfähige Perspektive.

Konversionsprojekte sind in eine breite Strategie eines sozial-ökologischen Strukturwandels zu stellen. Die Linke hat ein umfassendes Zukunftsprogramm zur Stärkung der Binnennachfrage entwickelt (vgl. Bundestagsdrucksache 17/470). Der erste Teil zielt auf den Ausbau der sozialen Infrastrukturen, des Bildungswesens und des öffentlichen Dienstes sowie eine Stärkung öffentlicher Zukunftsinvestitionen. Als zweite Säule wollen wir die industriellen Kerne erhalten. Eine gezielte und auf Dauer steigende staatliche Nachfrage in Form von ökologischen Infrastrukturprogrammen und einer ökologischen Vergabepolitik stärkt den Umstieg auf Umweltgüter, eine umweltfreundliche Energieerzeugung und die Nachfrage nach modernen und umweltschonenden Verkehrsträgern wie Straßenbahnen. In den Leitmärkten der Umwelttechnik hat sich die Beschäftigung zwischen 2005 und 2007 bereits um 15 Prozent erhöht; hier liegt Potenzial für Ersatzarbeitsplätze für Beschäftigte z.B. in der Automobilindustrie.

Zusätzlich zur öffentlichen Nachfrage wollen wir einen Zukunftsfonds für Industrieinnovationen und Beschäftigungssicherung. So lassen sich zukunftsfähige Industriearbeitsplätze sichern und ein Einstieg in den sozialökologischen Umbau von strukturellen Krisenbranchen einleiten. Ein solcher Zukunftsfonds knüpft die Zuwendung öffentlicher Gelder an Bedingungen zur Beschäftigungssicherung. Hilfen sind nur als öffentliche und/oder Belegschaftsbeteiligungen mit Einfluss auf die Geschäftspolitik zu gewähren. Sie sind mit weitgehenden Mitbestimmungsrechten bei Investitionen und Produktionsbedingungen von Betriebsräten und Gewerkschaften zu verbinden. Doch die demokratische Kontrolle müsste über die Betriebsebene hinausgehen. Die Vergabe und Durchführung wird in jeder Kommune, in jedem Bundesland wie auch auf Bundesebene durch Gremien – Räte – aus Vertretern der öffentlichen Hand unter Beteiligung von gesellschaftlichen Gruppen wie Gewerkschaften, Umweltorganisationen, Bürgerinitiativen, Handwerkskammern, Unternehmensverbänden, der KfW und der Sparkassen demokratisch kontrolliert. Eine Schlüsselfrage des Weges zur Wirtschaftsdemokratie ist ihre Weiterentwicklung auf überbetrieblicher Ebene und ihr Verhältnis zu den betrieblichen Ebenen.

Zur Finanzierung sind die Mittel des bestehenden »Deutschlandfonds« in diesen

Zukunftsfonds zu überführen. Aber auch die Industrie ist zur Finanzierung heranzuziehen. Durch ein Verbot von Dividendenausschüttungen und eine entsprechende Sonderabgabe für Unternehmen und Banken etwa ließen sich weitere Mittel mobilisieren – allein in diesem Jahr werden die 30 größten Dax-Konzerne 22,4 Mrd. Euro an Dividenden ausschütten. Staatliche und private Gelder werden so direkt und demokratisch kontrolliert in Zukunftsbereiche gelenkt, Innovationen und Entwicklungen auf Branchenebene angestoßen, die bisher aus Profitinteressen und einzelwirtschaftlicher Konkurrenz unterblieben sind.

## WIRTSCHAFTSDEMOKRATIE

Damit sind wir bei der Frage angekommen, wer Träger einer solchen gesamtgesellschaftlichen und gemeinwohlorientierten Politik sein soll. Eine Konversion der Industrie, die mehr umfasst, als den Ottomotor durch den Elektromotor zu ersetzen, ist ohne eine Demokratisierung der Wirtschaft nicht denkbar. Es geht um die Frage, was und wie produziert wird und wer darüber entscheidet. Dies berührt Eigentums-, Produktions-, Natur- und Verteilungsverhältnisse, die Infra- und soziale Struktur unserer Städte, unsere Lebens- und Konsumweise. Die Linke kann dafür auf parlamentarischen Ebenen öffentliche Initiativen starten und Raum schaffen. Gewerkschaften, Beschäftigte, ökologische und soziale Bewegungen, kommunale Initiativen etc. müssen den gesellschaftlichen Druck entfalten. Gemeinsam müssen wir an mobilisierenden Strategien und überzeugenden Alternativen arbeiten, die betriebliche, ökologische und soziale Interessen

*Das ›Zuhausekraftwerk‹. Konversion in Salzgitter*
Auch Die Linke und die Gewerkschaften stehen noch am Anfang, wenn es um konkrete Vorschläge für eine sozialökologische Konversion der Industrie geht. Das gemeinsame Projekt von Lichtblick und VW zeigt Kernelemente einer zukunftsweisenden Konversion auf betrieblicher oder Branchenebene: Alternative Produkte werden entwickelt, die gesellschaftlich nützlich und ökologisch wegweisend sind. Die Arbeitsplätze vor Ort bleiben durch die Ansiedlung alternativer Produktion in den Betrieben erhalten. Die Beschäftigten werden in diesen Prozess einbezogen. Das ›Zuhausekraftwerk‹ wurde von Lichtblick gemeinsam mit Volkswagen zur Serienreife entwickelt.
Im Motorenwerk Salzgitter werden 100000 Mini-Blockheizkraftwerke für Lichtblick gebaut, deren installierte Leistung von 2000 Megawatt der von zwei Atomkraftwerken entspricht.
Der Betriebsrat von VW betrachtet dieses Projekt als einen ersten Schritt zur alternativen Beschäftigung neben der herkömmlichen Motorenproduktion. Langfristig sollen 160 Stellen damit gesichert werden. Möglich wurde diese Entwicklung, weil im Rahmen der Tarifrunde 2006 tarifvertraglich vereinbart wurde, dass jährlich 20 Mio. Euro für die Entwicklung innovativer Produkte bereitgestellt werden. Aus diesem Topf wurde die Entwicklung des Zuhausekraftwerks finanziert. Ab 2011 kommen noch mal 20 Mio. Euro pro Jahr für innovative Produkte außerhalb der automobilen Wertschöpfungskette dazu.
*www.lichtblick.de/h/ZuhauseKraftwerk_310.php*


Orhan Tsolak ©

konkret verbinden und die Demokratisierung auch auf wirtschaftliche Fragen ausweiten. Auf der Mikroebene müssen die Ausweitung einer paritätischen Mitbestimmung und die Ausweitung auf wirtschaftliche Angelegenheiten erfolgen. Angesichts global aufgestellter Konzerne muss die Mitbestimmung auch auf europäischer und globaler Konzernebene weiter entwickelt werden. Aber auch die Aufsichtsratsmitglieder müssen auf gesamtgesellschaftliche Ziele, auf Transparenz und demokratische Kontrolle verpflichtet werden, statt wie bisher nur auf das Gemeinwohl des Unternehmens. Ein Teil der Gewinne eines Unternehmens sollen nicht als Kapitalertrag, sondern als Eigentumsanteile von der Belegschaft angeeignet und kollektiv verwaltet werden. Wenn die von der Belegschaft demokratisch entsandten Vertreter ihres Eigentumstitels bei betrieblichen Entscheidungen Mehrheiten mit den Beschäftigtenvertretern bilden, eröffnen sie sogar Perspektiven zur Überwindung der vom Bundesverfassungsgericht mit der Forderung nach Sicherung einer Mehrheit der Eigentümer eng gezogenen Grenzen betrieblicher Mitbestimmung.

Demokratie im Betrieb reicht jedoch nicht aus. Sie muss auf der Mesoebene eingebettet werden in Marktsteuerung und Regulation, wie die Tarif- und Arbeitsrechtpolitik, Verbraucherschutz, Wettbewerbs-, Industrie- und Regionalpolitik. Wirtschaft ist keine Privatsache, sondern eine gesellschaftliche Veranstaltung, eine breite Partizipation und Öffentlichkeit

sind unverzichtbar. Gesellschaftlicher Zweck des Wirtschaftens sind nicht die Erzielung wachsender Profite und *shareholder-values*, sondern die sozialen, ökologischen und demokratischen Interessen und Bedürfnisse der Menschen. Beschäftigte haben ein Recht auf sinnvolle Tätigkeit, würdige Arbeitsbedingungen, soziale und gewerkschaftliche Rechte, auf Mit- und Selbstbestimmung, Teilhabe und Verteilungsgerechtigkeit. Nicht »der Markt« soll die Steuerung und Rahmenbedingungen setzen, erst recht nicht die dahinter stehenden Akteure von Banken, Fonds und Konzernen. Die Rahmenbedingungen des Wirtschaftens sind von der Politik demokratisch und verbindlich festzulegen. Dafür sind demokratische »Wirtschaftsräte« zu entwickeln, in denen Gewerkschaften, Umweltverbände und andere zivilgesellschaftliche Organisationen vertreten sind.

Auf der Makroebene bedeutet Wirtschaftsdemokratie zunächst die Entwicklung demokratischer Entscheidungsstrukturen über die Finanz- und Geldpolitik, von der Haushaltspolitik bis hin zur Kontrolle der EZB. Leistungsbilanzungleichgewichte auf europäischer und internationaler Ebene sollen über eine Clearing Union ausgeglichen werden (vgl. Hersel/Troost 2009). Für die Welthandels- und Weltwirtschaftspolitik brauchen wir Abkommen zur Kooperation im Sinne von fairem und nachhaltigem Handel und Weltwirtschaft. Dies gilt insbesondere in der Klimafrage. Regionale, soziale und ökologische Rahmensetzung soll an die Stelle der Unterbietungskonkurrenz treten. Abkommen der UN und ihrer Organisationen, die Menschenrechte, soziale- und ökologische Fragen betreffen, haben Vorrang vor Handelsliberalisierung. Wir wollen einen Wirtschaftsrat auf UN-Ebene zur demokratischen Kontrolle. Alle Staaten sind gleichberechtigt zu beteiligen. Dies setzt die Demokratisierung und Dezentralisierung globaler Institutionen voraus. Sie sollen gestärkt und sanktionsfähig werden, um Kooperation und fairen Handel zu garantieren.

**LITERATUR**


BUND, Brot für die Welt und Evangelischer Entwicklungsdienst (Hg.), 2008: *Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt. Ein Anstoß zur gesellschaftlichen Debatte. Eine Studie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie*, Frankfurt/M.

Candeias, Mario, 2010: Ein fragwürdiger Weltmeister – Deutschland exportiert Arbeitslosigkeit. Vom Exportismus und Wachstumsfetisch zu einer ökosozialistischen ›Reproduktionsökonomie‹, RLS Standpunkte 14/2010, www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Standpunkte/Standpunkte_14-2010.pdf

Hersel, Philipp, und Axel Troost, 2009: Keynes global – Neuordnung der Finanzmärkte. Die Idee einer International Clearing Union, in: M. Candeias, R. Rilling (Hg.): *Krise. Neues vom Finanzkapitalismus und seinem Staat*, Berlin, 199–29

IfG: Institut für Gesellschaftsanalyse, 2009: Die Krise des Finanzmarkt-Kapitalismus – Herausforderung für die Linke, Reihe Kontrovers 01/2009 der RLS, März 2009; www.rosalux.de/cms/fileadmin/rls_uploads/pdfs/kontrovers_01_09.pdf;

IG Metall und Deutscher Naturschutzring (Hg.), 1992: *Auto, Umwelt und Verkehr. Umsteuern, bevor es zu spät ist*, Köln

Lötzer, Ulla, 2010: Bausteine für eine industriepolitische Offensive der Linken, RLS Standpunkte 19/2010, www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Standpunkte/Standpunkte_19-2010.pdf

Urban, Hans-Jürgen, 2009: Die Mosaik-Linke. Vom Aufbruch der Gewerkschaften zur Erneuerung der Bewegung, in: Blätter für deutsche und internationale Politik, H. 5, 71–78


1 Bundestagsdrucksache Drs. 16/12294 (www.ulla-loetzer.de/serveDocument.php?id=226&file=5/2/699.pdf)

2 Regionalfondsmodell der IG Metall Esslingen (www.esslingen.igm.de/news/meldung.html?id=29577); Zukunftsfonds der IG Metall (www.igmetall.de/cps/rde/xbcr/internet/2008-12-11-Konjunktur_Positionspapier_V_8_20_0140594.pdf) und Zukunftsanleihe des DGB NRW (www.nrw.dgb.de/themen/Zukunftsanleihe/Konzept.pdf).

3 Die Investitionsquote sank von 25 Prozent im Jahr 1970 auf 18 im Jahr 2008. Statt zu investieren, häufte der Unternehmenssektor angesichts wachsender Profite Überschüsse an. Über 70 Mrd. Euro flossen zwischen 2004 und 2007 aus dem Unternehmenssektor auf die Kapitalmärkte.

# RADIKALE ARBEITSZEITVERKÜRZUNG

## ZWISCHEN TRAUM UND ALBTRAUM

STEPHAN KRULL

In der Krise erleben viele Menschen, dass Arbeitszeitverkürzung, Kurzarbeit und existenzielle Unsicherheit miteinander zusammenhängen. Die Hängepartie bei Opel dauert schon über zwei Jahre. Vorläufiger Endpunkt im Sommer 2010: Die Beschäftigten verzichten auf hunderte Millionen Euro für die »Sanierung« – die darin besteht, tausende Beschäftigte zu entlassen und Werke zu schließen. Nach Kurzarbeit kommen nun Sonderschichten und Entlassungen zugleich.

### KURZE GESCHICHTE EINES LANGEN KAMPFES

Die Arbeitszeit ist – neben Entgelt und Verfügungsgewalt – entscheidendes Feld im Kampf zwischen Kapital und Arbeit. Zu Beginn der Industrialisierung gab es ungeregelte Arbeitszeiten, nur durch Tag- und Nachtrhythmus bestimmt. In England wurde der 10-Stunden-Tag vor 150 Jahren eingeführt (Engels, MEW 1, 135ff). 1886 riefen die nordamerikanischen Gewerkschaften zum Generalstreik für den 8-Stunden-Tag, dieser eskalierte in Chicago,

als die Polizei zwei Demonstranten erschoss. Im Jahr 1900 wurden zehn Stunden Arbeitszeit an sechs Tagen pro Woche durchgesetzt. Seit der Novemberrevolution 1918 ist der 8-Stunden-Tag Gesetz. Im Ergebnis der Aktionen der Arbeiter- und Soldatenräte gelten seither die Tage von Montag bis Samstag als Werktage. Im Zeichen der Systemkonkurrenz begann 1955 der Kampf um die 5-Tage- und 40-Stunden-Woche, die ca. zehn Jahre später zum tariflichen, allerdings nie zum gesetzlichen Standard wurde. Wieder 20 Jahre später wurde die 35-Stunden-Woche von den Gewerkschaften auf die Tagesordnung gesetzt und im Verlaufe weiterer zehn Jahre und massiver Kämpfe in der Metall-, Elektro- und Druckindustrie durchgesetzt, aber weder zum allgemeinen noch zum gesetzlichen Standard. Die Streiks dafür dauerten bis zu zwölf Wochen.

Die Verkürzung von Arbeitszeit bedeutet eine Verkürzung der Zeit, in der die Arbeitenden Anweisungen folgen müssen – auch wenn Beschäftigte den Eindruck haben, Arbeitszeitverkürzung sei verantwortlich für Lohnkürzung und Leistungsverdichtung. Auch bei Arbeitszeitverlängerung werden in der Krise Löhne gekürzt und Leistung verdichtet.

1960 haben 26 Mio. Erwerbstätige in der alten BRD 56 Mrd. Arbeitsstunden geleistet; 2006 haben 39 Mio. Erwerbstätige in Deutschland (davon nur 27 Mio. in sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnissen) ebenfalls 56 Mrd. Stunden gearbeitet. In den letzten Jahrzehnten ist die Produktivität der Arbeit enorm gestiegen. Und immer mehr Menschen in Deutschland haben gearbeitet. Die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden je Erwerbstätigen und Jahr ist stetig gesunken. 1970 arbeitete ein Erwerbstätiger in der BRD durchschnittlich noch 1966 Stunden pro Jahr. 1991 waren es nur noch 1559 Stunden. Die durchschnittliche Stundenzahl sank weiter und hat sich seit 2003 stabilisiert. Im Jahr 2006 arbeitete ein Erwerbstätiger durchschnittlich 1436 Stunden.

Während in Industrie und Handwerk oft deutlich über 40 Stunden gearbeitet wird, sind dies im Versorgungs- und Dienstleistungsbereich oft nur 15 bis 20 Stunden, manchmal sogar nur 5 bis 10 Stunden mit entsprechend geringen Einkommen. Rund 9 Mio. Menschen waren im Juni 2010 in Deutschland unterbeschäftigt.[1] Die tatsächliche durchschnittliche Arbeitszeit beträgt ca. 30 Stunden – für die meisten Menschen die Wunscharbeitszeit. Wenn geringes Wachstum und weitere Produktivitätssteigerungen vorausgesetzt werden, sind nur noch 20 Stunden pro Woche mit sinkender Tendenz erforderlich, um das Wohlstandniveau zu halten.

Der Arbeitsbegriff muss weiter gefasst werden als bisher. Fordismus und unbegrenztes Wachstum sind erodiert, es geht um eine Um*fair*teilung aller Arbeit. Die bisher bezahlte »produktive« Erwerbsarbeit wird reduziert durch Produktivitätssteigerungen, Nachfragerückgang und erschöpfte Energie- und Rohstoffquellen. Es wachsen die oft unbezahlten, aber gesellschaftlich und individuell erforderlichen Tätigkeiten wie Beziehungsarbeit, Eigenarbeit, ehrenamtliche und politische Arbeit, Hausarbeit, Erziehungsarbeit, Kulturarbeit, Bildungsarbeit oder Pflegearbeit. Mit Profitlogik ist Erziehung, Pflege, Kultur aber nicht zu bemessen.

## »DAS NENNE ICH LEBEN« – EINE GESCHICHTE ÜBER ARBEITSZEIT

Das Erleben der 4-Tage-Woche bzw. des 6-Stunden-Tages (28,8-Stunden-Woche in den Werken der VW-AG zwischen 1994 und 2006) verdeutlicht die kulturellen Veränderungen im Leben und Bewusstsein der Arbeitenden, ihrer Familien und ihres sozialen Umfeldes. Das Recht, sich am gesellschaftlichen Leben zu beteiligen, war immer ein Begründungszusammenhang für Arbeitszeitverkürzung – selten konnte empirisch ermittelt werden, wie die betroffenen Menschen von diesem Recht Besitz ergriffen haben. Die Vier-Tage-Woche bei Volkswagen in Wolfsburg war eine kulturelle Revolution: Über 40 Jahre gab es einen Rhythmus, der von Früh- und Spätschicht geprägt war, die Stadt, die Kneipen, die Geschäfte, die Vereine atmeten im Rhythmus der Fabrik. In der Frühschicht klingelte morgens um 4 Uhr der Wecker, mit Bus oder Fahrgemeinschaft zur Arbeit, Arbeiten von 5.30 Uhr bis 14 Uhr, um 15 Uhr zu Hause müde und kaputt von zu wenig Schlaf und 8 Stunden Arbeit, Hausarbeit, etwas Familienzeit und ab ins Bett, bevor der Wecker wieder um 4 Uhr klingelt. In der Spätschicht frühes Aufstehen mit den Kindern, etwas Hausarbeit, Einkaufen, Kochen und Essen und um 13 Uhr zur Arbeit. Von 14 Uhr bis 22.30 Uhr 8 Stunden am Fließband, dann Duschen, Umziehen und gegen 23.30 wieder zu Hause – alles schläft, keiner wacht. In diesem Rhythmus war kaum Platz für Familienleben, für aktive Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Ab März 1994 ein ganz anderer Rhythmus: 4-Tage-Woche und 6-Stunden-Tag! »Du kommst Donnerstagabend nach Hause, du weißt, du hast Wochenende. Freitag, Samstag, Sonntag freie Zeit, nicht fremdbestimmt. … Das nenne ich leben.« (Hildebrandt/Hielscher 1999, 104f). Beim 6-Stunden-Tag beginnt die Frühschicht nach ausreichendem Schlaf um 7 Uhr und endet um 13 Uhr mit viel Zeit für Aktivitäten, die Spätschicht beginnt um 13 Uhr und endet vor der Tagesschau oder dem Sporttreff um 19 Uhr.

Die Arbeitszeitverkürzung führt

1 | zu einer »Entdichtung der Alltagsabläufe durch ein ›Einsickern‹ der Arbeitszeitverkürzung in den Alltag« (Hildebrandt/Hielscher, 107).

2 | Die Arbeitszeitverkürzung stellt ein »Potenzial dar für eine verbesserte Koordination von Beruf und privatem Leben, insbesondere dem Familienleben«. Dieser Effekt kann noch verstärkt werden durch Verbindung mit einer »Ausweitung von persönlicher Arbeitszeitoptionalität, etwa durch Gleitzeit«. »Eine wesentliche Voraussetzung für erweiterte Möglichkeiten der Lebensgestaltung durch Arbeitszeitverkürzung ist die Stabilität und Verlässlichkeit von betrieblichen Vorgaben für individuelle Arbeitszeiten und Freizeitblöcke.«

Durch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten wurden die Vorteile der Arbeitszeitverkürzung bei Volkswagen wieder vernichtet, durch zusätzliche Entgeltverluste in ihr Gegenteil verkehrt und schließlich im Jahr 2006 durch eine tariflich vereinbarte unbezahlte Verlängerung der Arbeitszeit vollständig aufgehoben. Dieses auch, weil dem »Modell Volkswagen« keine anderen Betriebe folgten. Der Umbau der Automobilindustrie ist im vollen Gange. Kapazitäten werden um- und abgebaut, verbunden mit Standortverlagerungen, Arbeitszeitverlängerungen, Arbeitsintensivierung und

Produktivitätssteigerungen. Wesentliche Punkte für die Erneuerung der Arbeitszeitdebatte im linken politischen und gewerkschaftlichen Diskurs sind:

**1 |** Die Prekarisierung der Arbeit durch Teilzeitarbeit, Kurzarbeit und Lohnkürzung wirkt massiv auf ›Normalarbeitsverhältnisse‹, die kaum noch Norm sind. Die Angst vor dem Absturz in Hartz IV führt zu Zugeständnissen seitens der Gewerkschaften und der Beschäftigten, die vor wenigen Jahren nicht möglich waren. Der Prekarisierung entgegenzuwirken, stützt also *im wohlverstandenen eigenen Interesse* auch diejenigen, die in tariflich gesicherten Arbeitsverhältnissen beschäftigt sind.

**2 |** In der Krise und bei der Transformation der Branche geht es um die Verteidigung dessen, was in Jahrzehnten errungen wurde; dies ist mit dem Festhalten an Verträgen und Strukturen allein nicht möglich; sie sind mit offensiven Forderungen nach Mitbestimmung bei Planung und Produktion zu verbinden und in den Belegschaften zu verankern.

**3 |** Arbeitszeitverkürzung ist nicht als ein ökonomisches Projekt zur Vermeidung von Arbeitslosigkeit anzugehen, sondern gleichwertig und gleichzeitig als emanzipatorisches, kulturelles und demokratisches Projekt. Der maßlosen Vernutzung der Arbeitskraft wird der Anspruch auf Partizipation entgegengesetzt.

**4 |** Es geht weder um Arbeit noch um Produktion an sich. Es geht um gute Arbeit und nützliche und nachhaltige Produkte. Zeitreichtum und Zeitsouveränität mit einer sozialen Grundsicherung sind Voraussetzungen und Möglichkeiten einer Lebensführung neuer Art: Weniger Konsum von dem, was uns ohnehin nicht glücklich macht – stattdessen mehr Zeit zum Leben, Lieben und Lachen!

**5 |** Die Durchsetzung bedarf eines gesellschaftlichen Konsenses, der nicht allein durch linke, gewerkschaftliche Strömungen zu erreichen ist. Wie bei früheren Etappen der Arbeitszeitverkürzung ist an Bündnissen mit anderen gesellschaftlichen Gruppen zielstrebig zu arbeiten (vgl. *Für ein linkes Mosaik*, Luxemburg 1/2010). Voraussetzung ist programmatische Klarheit über den Umbau der Industrie, die Grenzen des Produktions- und Konsumtionsmodells und den Anspruch auf gesellschaftliche Planung.

Was tun, wenn die »Freiheit« zu fahren und zu reisen, so viel und so schnell mensch will, an versiegten Ressourcen, hohen Preisen, vergiftetem Klima oder verstopften Straßen endet? Beginnt dann die Bereitschaft, über Veränderungen nachzudenken, endet das irrationale Verhältnis, das wir zum Auto und den Produktionsbedingungen haben. Ein *Branchenrat*, zunächst wohl ohne Unternehmensvorstände und bürgerliche Regierungen, aber mit vielen kritischen Wissenschaftler/innen, mit Ingenieur/innen, mit Beschäftigten und Interessenvertreter/innen, mit Verkehrspolitiker/innen, mit Umweltschützer/innen, mit Internationalist/innen und Künstler/innen könnte ein Anfang sein, um viel Zeit zum Leben zu gewinnen.

**LITERATUR**

Hildebrandt, Eckart, und Volker Hielscher, 1999: *Zeit für Lebensqualität*, Berlin

Krull, Stefan, Mohssen Massarrat und Margareta Steinrücke, 2009: *Schritte aus der Krise*, Hamburg

1 www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Navigation/Publikationen/STATmagazin/2010/Arbeitsmarkt2010__06,templateId=renderPrint.psml__nnn=true

# ORGANIZING IN DEN BUSSEN VON LOS ANGELES

## GEGEN RASSISMUS, KLASSENHERRSCHAFT UND FÜR GESCHLECHTERGERECHTIGKEIT

ERIC MANN

Die Bus Riders Union (BRU) mobilisiert und organisiert Menschen, die auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind, um für die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrssystems und des eigenen Lebens zu kämpfen. Sie richtet sich an die 400 000 Buspendler aus der Arbeiterklasse von Los Angeles, die größtenteils ethnischen Minderheiten angehören und wenig verdienen, viele von ihnen Frauen. Auf Plakaten, Flugblättern und T-Shirts stehen Slogans wie »Kampf dem Nahverkehrs-Rassismus«, »Regierungen dürfen sich nicht wie Konzernmanager verhalten« und »Öffentlicher Nahverkehr ist ein Menschenrecht«. Das wendet sich auch gegen jene Linken, die ihren Frieden mit der neoliberalen Globalisierung gemacht haben und mittlerweile konzernfreundliche Gewerkschaftsfunktionäre, *community-organizer*[1] oder einflussreiche Vertreter der Demokratischen Partei geworden sind.

Das Organizing von Bus-Fahrgästen basiert auf der Einsicht, dass öffentliche

Versorgungseinrichtungen für die städtische Arbeiterklasse von strategischer Bedeutung sind. Die Arbeiter sind im Kapitalismus neben dem Arbeitslohn auf einen »sozialen Lohn« vom Staat angewiesen: in Form öffentlicher Finanzierung von medizinischer Versorgung, Verkehrswesen, Wohnungsbau, Bildung, Kultur und Freizeitangeboten. Privatisierung können sich nur die Reichen »leisten«, die Ärmeren sind u.a. auf öffentlichen Nahverkehr angewiesen. Der Arbeitsweg in öffentlichen Verkehrsmitteln in zersiedelten Ballungsräumen wie Los Angeles, Atlanta oder Chicago raubt den Pendlern einen großen Teil ihrer Freizeit. Wenn Autopendler fluchend im Stau stehen, schalten sie Klimaanlage und CD-Spieler ein und führen Geschäftsgespräche übers Mobiltelefon – sie leiden auf hohem Niveau. Die Wut der Buspendler hingegen, die oft mehrere Stunden täglich in schmutzigen und überfüllten Bussen sitzen, um ihre zunehmend weit entfernten Arbeitsplätze zu erreichen, und ständig Angst haben, wegen Verspätungen, verpassten Anschlüssen und nicht anhaltenden überfüllten Bussen zu spät zur Arbeit zu kommen und entlassen zu werden, richtet sich gegen ein klares Feindbild: die Metropolitan Transportation Authority (MTA) mit einem Jahresbudget von drei Milliarden Dollar. Würde dieses Geld für ein gutes Bussystem verwendet, könnte die Lebensqualität vieler Pendler erheblich gesteigert werden.

## URSPRÜNGE: DIE VAN NUYS LABOR/ COMMUNITY COALITION

Den Boden für die Gründung des Labor/ Community Strategy Center im Jahr 1989, aus dem heraus drei Jahre später die BRU gegründet wurde, bereitete die 1982 begonnene Kampagne der Gewerkschaft United Auto Workers (UAW) gegen die Schließung des General-Motors-Werks in Van Nuys, der letzten verbliebenen Schwerindustrie-Fabrik in Los Angeles mit mehr als 5 000 Beschäftigten. Diese Kampagne öffnete neue Wege für linke Politik. Sie verteidigte das Recht der Arbeiter und ihrer Gemeinden, v.a. Schwarzer und Latinos, sich der Kapitalflucht entgegenzustellen. Sie überwand »farbenblinde« Ansätze zur Einheit der Arbeiterklasse, indem sie – vor dem historischen Hintergrund von Sklaverei und Segregation – das besondere Recht von Schwarzen und Latinos auf Arbeitsplätze hervorhob. Sie betonte auch das besondere Recht von Arbeiterinnen, die sich nach Jahrzehnten des Ausschlusses ihren Platz in der Schwerindustrie erkämpft haben.

Da unser Gewerkschafts-Ortsverband sich weigerte, das Recht des Konzernmanagements auf freie Entscheidung über die Zukunft der Produktionsstätten anzuerkennen und Autos aus dem eigenen Konzern boykottierte, gerieten wir auf Kollisionskurs mit der internationalen Leitung der UAW. Sie verurteilte unsere »selbstzerstörerische Radikalität«: die Pflicht der Arbeiter(vertretungen) sei es, den Konzern international wettbewerbsfähiger zu machen. Unsere Kampagne führte zu einer neuen Form der Organisierung, der Van Nuys Labor/Community Coalition, einem unabhängigen Forum, um unseren Ortsverband mit den starken Gemeindekräften zusammenzubringen. Die strategische Bedeutung der Kampagne lag in der Art und Weise, wie sie das komplexe Gefüge von ethnischen, Klassen- und Geschlechterverhältnissen angegangen

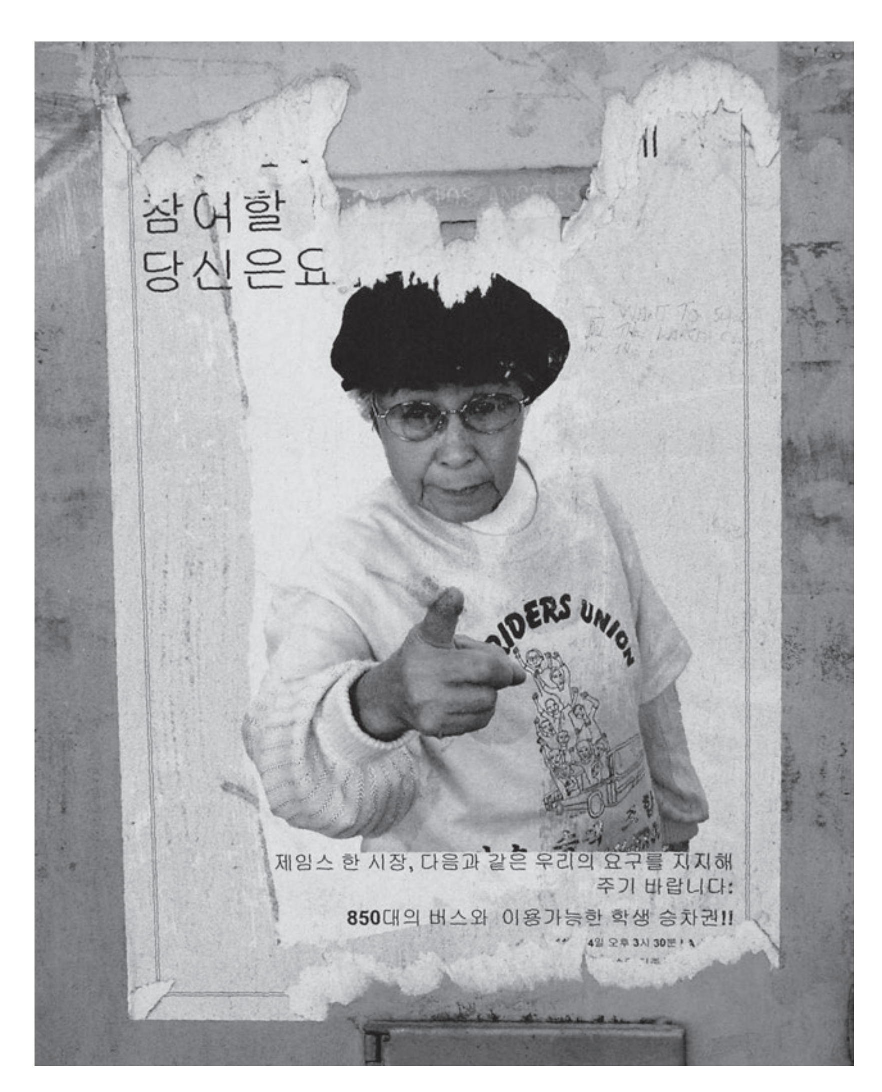
ist. Differenzen und Widersprüchen wurden explizit angesprochen und das war entscheidend für unsere gemeinsame Handlungsfähigkeit. In der Labor/Community Coalition waren ethnisch unterdrückte Arbeiter, v.a. Latinos und Schwarze, die stärkste Kraft – sowohl innerhalb der Arbeiterschaft als auch innerhalb der Gemeinden. Diese Konstellation prägt auch die Aktivitäten der BRU.

## DER ÖFFENTLICHE NAHVERKEHR IN LOS ANGELES UND DIE STRATEGIE DER BRU

1980 und 1984 stimmten die Wähler in Los Angeles zwei Erhöhungen der Umsatzsteuer um jeweils einen halben Cent zu – im Gegenzug sollten reduzierte 50-Cent-Busfahrscheine eingeführt und schnelle, saubere Busse angeschafft werden. Einem Plan der MTA zufolge sollten allerdings gleichzeitig zahlreiche neue U-Bahn- und Stadtbahnlinien gebaut werden, an denen auch die Industrie großes Interesse hatte. Im Großraum Los Angeles kann jedoch kein brauchbares Nahverkehrssystem entstehen, wenn Bahnen Vorrang vor Bussen bekommen: Mit seinen über 10 000 Quadratkilometern ist er nicht dicht genug für den Schienenverkehr; nur Busse können mit dem Auto konkurrieren. Zudem sind neue Bahnlinien mit 220 Millionen Dollar pro U-Bahn-Kilometer und 90 Millionen Dollar pro Stadtbahn-Kilometer zu teuer. Ein gutes Bussystem hingegen, das täglich 500 000 Menschen befördern könnte, würde weniger als fünf neue U-Bahn-Kilometer kosten. Dennoch wurden die Bahnlinien gebaut und letztlich waren sie teurer und weniger ausgelastet als geplant, so dass unterm Strich jede Fahrt mit 5-10 Dollar öffentlich bezuschusst wurde – wobei die Bahnfahrer nur sechs Prozent der ÖPNV-Benutzer ausmachten und vorwiegend weiß waren. Die damals 500 000 Busfahrgäste, vorwiegend Schwarze und Latinos, machten die übrigen 94 Prozent der ÖPNV-Benutzer aus und mussten die Sache ausbaden: Anfang der 1990er Jahre waren von den ursprünglich 3 000 neuen Bussen nur noch 2 000 marode übrig und die Anzahl der Fahrgäste um 20 Prozent gesunken.

Die BRU nennt das »Nahverkehrs-Rassismus« und stellte hinsichtlich der fiskalischen Prioritäten die zentrale politische Frage: Welche Klasse soll von der Regierung bezuschusst werden? Die BRU forderte 1992 in der Kampagne »Milliarden für Busse«, die maroden Diesel-Busse durch emissionsarme Busse mit Erdgasantrieb zu ersetzen, zusätzliche Busse einzusetzen und neue Buslinien einzurichten. Durch das dafür nötige Personal würden neue Arbeitsplätze geschaffen und zudem würden durch ein attraktiveres Bussystem Autofahrer auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen.

Die Kampagne »Wir sind keine Sardinen« von 1997 schlug in diese Kerbe des »klassenbasierten Rassismus« und »ethnisch-basierter Armut«. Norma Henry von der BRU wandte sich damals an die MTA-Leitung: »Wenn das Bussystem 400 000 weiße Männer, egal ob reich oder arm, befördern müsste, würden Sie die unerträglichen Bedingungen unter keinen Umständen dulden.« Für die nicht-weiße Arbeiterklasse ist dies ein dreifacher Kampf gegen Rassismus, gegen Klassenherrschaft und für Geschlechtergerechtigkeit, aber Rassismus bleibt für die Schwarzen und Latinos der »Hauptwiderspruch«: Ihn zu bekämpfen bildet das Herzstück der BRU-Strategie und kann alle anderen Kämpfe entfesseln.



참여할
당신은요
DERS UNION
제임스 한 시장, 다음과 같은 우리의 요구를 지지해 주기 바랍니다:
850대의 버스와 이용가능한 학생 승차권!!
4일 오후 3시 30분


Dick Heiser

In Bussen kommen – wie in der Fabrik – Arbeitende verschiedener Nationalitäten, Ethnien, Geschlechter und Schichten zusammen. Sie verbindet, dass sie – unterschiedlich – unterdrückt und ausgebeutet werden. Busse sind daher gut geeignet, um das städtische Proletariat zu organisieren. Wer als Chicano (mexikanischer Amerikaner) im Osten von Los Angeles wohnt und im Westen arbeitet, fährt mit dem Bus nacheinander durch Pico Union (Mittelamerikaner), Koreatown, Crenshaw (Schwarze) und Fairfax (Weiße, Juden, Alte). Im Bus steht der koreanische Kellner neben der thailändischen Näherin, der Latino-Hotelarbeiter neben der schwarzen Kassiererin und die Hausangestellte neben Schulkindern und Arbeitslosen. Geteilte Schicksale und gemeinsame Feindbilder sind die Bedingungen, an denen die Organizer – ihre Strategie, Taktik, Agitation und Propaganda – ansetzen können.

In Los Angeles gibt es 400 000 Busbenutzer, die 1,3 Millionen Fahrten pro Tag machen. Auf den Hauptbuslinien fahren täglich über 20 000 Menschen, mehr als auf jeder Fern- oder Stadtbahnlinie. Könnten sie alle organisiert werden, wären sie ein gewichtiger Machtblock in der Stadtpolitik. Momentan erreicht die BRU mehr als 500 00 Busbenutzer im Monat – durch Flugblätter, Ansprechen und Diskussionen im Bus, Theateraufführungen, Medienkampagnen, Fernsehshows und Filme. Die BRU hat 3 000 Beitrag zahlende Mitglieder und schätzungsweise 30 000 Unterstützer. Wenn wir in einen Bus steigen, gibt es meist mindestens ein bis zwei der 60–80 Fahrgäste, die uns kennen und hinter uns stehen.

Bei der Mitgliederwerbung in den Bussen merkte die BRU schnell, dass viele Buspendler bereits organisiert waren, z.B. in der Gewerkschaft für Hotel- und Restaurantangestellte, in der Textilarbeiter-Gewerkschaft UNITE, bei Justice for Janitors, im Los Angeles City College, bei der National Association for the Advancement of Colored People, in Kirchen oder in Gruppen für Behindertenrechte. Selbst Gewerkschaften, die unsere Politik ablehnen, gehen vorsichtig mit uns um, da viele ihrer Mitglieder gleichzeitig bei der BRU sind. Ricardo Zelada, Einwanderer aus El Salvador und langjähriger linker Aktivist, formuliert es so: »Ich trage zwei Hüte von zwei Gewerkschaften – den von UNITE für meinen Arbeitsplatz und den von der BRU für meine Bürgerrechte und meinen Transport.« Die BRU gliedert sich – indem sie die Arbeiterklasse in einem Kampf um eine öffentliche Versorgungseinrichtung organisiert – als neuartige Form von Arbeiter-Gewerkschaft quer zu den Branchen-Gewerkschaften in die Gewerkschaftsbewegung ein.

Als die BRU 1992 ihre Arbeit aufnahm, hatten die Fahrgäste und Busfahrer vor allem eines gemeinsam: Sie feindeten sich gegenseitig an. Sie waren mit ihren Erfahrungen vereinzelt, dachten und sprachen in verschiedenen Sprachen. Unsere Flugblätter verfassten wir von Anfang an auf Spanisch und Englisch, die meisten unserer Organizer sprachen beide Sprachen; auch eine Koreanerin gehörte dazu, wenn sie mit im Bus war, konnten wir erheblich mehr Menschen aus Korea erreichen. Unsere vielen schwarzen Organizer, die fließend Spanisch sprechen, beeindruckten v.a. Schwarze und Latinos und wirkten der verbreiteten reaktionären Anti-Latino-Stimmung unter Schwarzen entgegen.

## ERFOLGE UND DILEMMATA

Das Labor/Community Strategy Center führte mit der BRU 1994 einen Prozess gegen die MTA: Das rassendiskriminierende Nahverkehrssystem verletzte u.E. das Bürgerrechtsgesetz von 1964 und den 14. Zusatzartikel zur US-Verfassung. Die Klage schuf einen Präzedenzfall und bewog die MTA zu einer freiwilligen Verpflichtung, die u.a. folgendes umfasste: einen preiswerten Buspass für 42 Dollar im Monat; die erste einklagbare Fahrgast-Obergrenze (in Bussen mit 43 Sitzen höchstens acht stehende Fahrgäste bis 2002); die Schaffung neuer Buslinien in Zusammenarbeit mit der BRU; die Anerkennung der BRU als offizielle »Klassenrepräsentantin« der 400 000 Busbenutzer. Drei Jahre nach diesem Sieg investierte die MTA auf Druck der BRU über 400 Millionen Dollar, um 1200 alte Dieselbusse gegen neue erdgasbetriebene auszutauschen. Sie stellte über 1000 Busfahrer und 500 Wartungskräfte ein.

1997 führte die BRU die Kampagne »Kein Sitzplatz – kein Fahrgeld« durch, um gegen die Weigerung der MTA zu protestieren, die Überfüllung der Busse auf das vereinbarte Maß zu reduzieren, und den Einsatz von 500 zusätzlichen Bussen zu erstreiten. Nach dieser Kampagne initiierten wir einen donnerstäglichen Fahrgeldstreik, um konstanten Druck auf die MTA auszuüben. Die BRU schickte Graswurzel-Lobbyisten nach Sacramento/CA und Washington/DC, um die Mittelverteilung der MTA zu beeinflussen. Eine weitere BRU-Kampagne wandte sich gegen den Versuch der Latino-Elite, eine neue milliardenschwere Bahnlinie durchzusetzen, die mit der freiwilligen Verpflichtung der MTA unvereinbar wäre. Die BRU trug die Kampagne weit in die armen Gemeinden hinein, die vom fehlenden Geld fürs Bussystem am meisten betroffen wären.

Von den Forderungen der Arbeiter von General Motors über die ökologischen Forderungen ärmerer Anwohner im Watchdog-Projekt des Strategy Center zur heutigen Arbeit der BRU – die breite Verankerung eines anti-kapitalistischen und anti-imperialistischen Bewusstseins in der Arbeiterklasse war stets die zentrale Herausforderung unseres sozialistischen Projekts. Die BRU erwies sich – trotz vieler Unzulänglichkeiten und Dilemmata beim Versuch der Überwindung des »Bus-Bewusstseins« – einer Analogie zum Gewerkschafts-Bewusstsein, das meint, dass die Interessen nicht über die unmittelbar verkehrspolitischen hinaus formuliert werden – als erstaunlich überlebens- und anpassungsfähig. Ihr Herangehen trägt den Kampf gegen Rassismus und neoliberale Politik in Los Angeles in die nationale und internationale Arena hinein – in die Democratic National Convention und die militanten Proteste gegen WTO, Weltbank und IWF. Der mühsame Versuch der Buspendler von Los Angeles, ans Steuer ihrer eigenen Geschichte zu kommen, ist noch nicht zu Ende.

*Aus dem Englischen von Oliver Walkenhorst*

Gekürzte Übersetzung von »A race struggle, a class struggle, a women's struggle all at once: Organizing on the Buses of L.A.«, in: *Working Classes: Global Realities*, Socialist Register Vol. 37, hg. von Leo Panitch u.a., New York 2001

1 Der deutsche Begriff der »Gemeinde« bezeichnet nicht in gleicher Weise auch kulturelle, soziale und klassenspezifische »Gemeinden«, Red.



# »THIS IS ABOUT CLASS ANALYSIS«

MAUREEN D. TAYLOR

Ich arbeite bei Michigan Welfare Rights, einem der Gastgeber des Sozialforums. Es war mir wichtig, hier teilzunehmen, ich will etwas loswerden. Ich geh hier nicht raus, bevor ihr mich verstanden habt. In unserer Diskussion ging es bisher um das Geld, das wir hatten, damals in den 1960er Jahren. Wir hatten all diese Dinge: wir hatten nicht nur ein, wir hatten zwei Autos und das Huhn im Topf,[1] einen Kühlschrank und alles mögliche andere. Damals waren die Arbeiter bei General Motors die bestbezahlten Arbeiter der Welt. Alle orientierten sich an den Arbeitsverträgen von General Motors. Wir wollten Bildung, wir wollten Reisen, wir wollten Freizeit, wir wollten medizinische Versorgung. All das hatten wir – und noch viel mehr: Austausch, Baseballspiele, Footballspiele usw. Das zeigt, in welchen Verhältnissen wir gelebt haben. Die meisten Leute verstanden das nicht, denn wir waren Afroamerikaner, Weiße, Amerikaner mit arabischen oder anderen Wurzeln, und wir lebten auf großem Fuß. Wir feierten zusammen. Wir fuhren mit dem Taxi von hier zur nächsten Ecke, von einem zum anderen Ende der Stadt und gaben dem Fahrer ein dickes Trinkgeld. Wir haben die Maniküre-Salons eingeführt. Bei uns gab es Leute, die großflächig Gras säten und einen speziellen Nagelknipser hatten, um jeden Tag alle Halme ihrer Grünfläche auf die gleiche Höhe zu schneiden. Das war schon skurril, aber wir führten unser Leben in Frieden. Wir hatten keine Angst vor Menschen, die uns auflauern oder unsere Häuser stürmen könnten. Hausüberfälle – kannten wir nicht. Zusammengeschlagene Lehrer – kannten wir nicht. Wir haben unsere Schulen selbst geleitet, wir hatten unser Leben in der Hand, weil das, was wir taten, mit General Motors, Ford und Chrysler in Einklang stand.

Dann änderten sich die Dinge – und da müssen wir genau hinschauen. Schwarze entkommen nie dem Schatten der Plantage. Ich arbeitete bei General Motors, bis ich entlassen wurde. Auch unsere Schwestern und Brüder wurden entlassen. Wir wurden arbeitslos. Viel Zeit verging. Als ich fast nichts mehr hatte, ging ich aufs Sozialamt und dort sagte man mir:

**DU KANNST WIEDERKOMMEN,**
DU KANNST WIEDERKOMMEN,
**WENN DU KEIN LICHT MEHR HAST,**
WENN DU KEIN LICHT MEHR HAST,
**WENN DU MIETSCHULDEN HAST**
WENN DU MIETSCHULDEN HAST
**UND WENN DEIN ZEUG**
UND WENN DEIN ZEUG
**AUF DIE STRASSE GERÄUMT IST.**
AUF DIE STRASSE GERÄUMT IST.
**DANN HELFEN WIR DIR**

Die Mitarbeiterin, die mir das sagte, hatte einen dieser afrikanischen Namen, Kwami oder so. Da wurde mir klar: Hier ist noch was anderes im Spiel als Rassismus. Die Leute, die mich schlecht behandeln, diese Schwarzen mit all ihren vielen langen Namen, sie sehen aus wie ich. Ich erinnere mich an meine erste Begegnung mit Jim vor vielen Jahren. Ich stand auf dem Dach vom Wayne State Community College und warf Mollies. Und Jim sagte:

**KOMM RUNTER!**

Er sagte:

**»LIES WAS!**
»LIES WAS!
**LIES DAS HIER!**
LIES DAS HIER!
**WAS IST DAS?« -**
WAS IST DAS?« -
**»LIES DAS,**
»LIES DAS,
**DAMIT DU VERSTEHEN KANNST,**
DAMIT DU VERSTEHEN KANNST,
**WIE DIE WELT FUNKTIONIERT.«**
WIE DIE WELT FUNKTIONIERT.«

Ich las und verstand: Hier geht es nicht nur um Rasse. Rasse spielt immer eine Rolle, aber es geht noch um was anderes. Hier geht es um Klassenanalyse. Diesen Leuten geht es um Profit, sie gehen über Leichen. Sie werden mich töten, sie werden dich töten, sie werden unsere Kinder verkaufen, sie werden uns alle betrügen. Sie setzen einen Weißen ein, der die Schulen übernimmt, und wir sagen:

**»DAS IST RASSISMUS!«**

Dann setzen sie einen Schwarzen ein, der das gleiche tut – was sagen wir dann? Dann setzen sie einen Schwulen ein, um bezüglich der sexuellen Orientierung neutral zu sein. Trotzdem bestehlen sie uns immer weiter! Es ist das gleiche wie im Film Mouseland.[2]

Sie setzen eine weiße Katze ein,
die über die Mäuse regiert;
sie setzen eine schwarze Katze ein,
dann eine schwarz-weiße Katze,
dann eine schwule Katze,
dann eine weibliche Katze,
dann eine schwarz-weiß-schwul-
weiblich-sonstwas Katze –
und jede von ihnen regiert vier Jahre lang.
Schließlich stehen die Mäuse auf und
sagen:

**»VIELLEICHT**
**»VIELLEICHT**
**KÖNNEN WIR EINFACH**
**KÖNNEN WIR EINFACH**
**UNSERE EIGENEN REGELN**
**UNSERE EIGENEN REGELN**
**AUFSTELLEN?«**
**AUFSTELLEN?«**

Darauf großes Geschrei:

**»SUBVERSIVE, KOMMUNISTEN,**

**KRIMINELLE IM RAUM!«**

Ich sage euch: das ist mehr als nur eine Geschichte. Ihr wisst es schon, aber ich wollte es besonders den Jungen im Raum sagen. Bewegt euch! Lyun [Mickens, Leage of Revolutionary Black Workers] hat schon vor Jahren gesagt:

**»WENN DU**
**»WENN DU**
**HEUTE GEBOREN WIRST**
**HEUTE GEBOREN WIRST**
**UND DU BIST KEIN COMPUTER,**
**UND DU BIST KEIN COMPUTER,**
**DANN SIEHT ES SCHLECHT**
**DANN SIEHT ES SCHLECHT**
**FÜR DICH AUS.«**
**FÜR DICH AUS.«**

Er hat Recht. Die Welt hat sich verändert. Ihr habt keine Aussicht auf einen Arbeitsplatz. Es nützt euch nichts, wenn ihr aufs College geht. Nach der Schule werdet ihr arbeitslos sein. Wir leben in einer neuen Welt. Und wir müssen uns in unseren Kämpfen darauf einstellen.

*Redebeitrag auf einem Workshop der League of Revolutionary Black Workers, US Sozialforum Detroit, 2010*

*Aus dem Englischen von Oliver Walkenhorst*

---

1 Herbert Hoover versprach in der republikanischen Präsidentschaftskampagne 1928 allen US-Amerikanern »ein Huhn in jedem Topf und ein Auto in jeder Garage«. Erst der Rooseveltsche New Deal löste dieses Versprechen für den Großteil der Arbeiter in den USA ein.

2 Diese Fabel geht auf den kanadischen Sozialdemokraten Clarence Gillis (1895–1960) zurück und wurde später von Tommy Douglas (1904–1986) berühmt gemacht. In »Mausland« wählen Mäuse immer unterschiedliche Katzen als Regierung, bis eines Tages eine Maus fragt, ob sie nicht mal eine Maus wählen sollen, und daraufhin sofort als kommunistische Agitatorin hinter Gitter kommt. Douglas war Vorsitzender der Saskatchewan Co-operative Commonwealth Federation und später der New Democratic Party of Canada, beides sozialdemokratische kanadische Parteien. Die Fabel wurde von der United Food and Commercial Workers Union (UFCW) in Zusammenarbeit mit Canada's New Democrats in einen fünfminütigen Zeichentrickfilm umgesetzt, vgl. www.youtube.com/watch?v=gqpFm7zAK90 (Stand 6.8.2010).

# BESSER VERKEHREN

## SOLIDARISCHE ALTERNATIVEN FÜR MOBILITÄT

SABINE LEIDIG

Verkehr ist ein Zukunftsthema und Feld für soziale Kämpfe. Die Autokonzerne rüsten für eine Verdopplung der Pkw-Zahl weltweit. Wir dagegen brauchen Utopien, Modelle und praktische Kämpfe für regionale Entwicklung mit weniger Verkehr, für öffentliche Räume für Menschen statt Autos, für Bahnen und (Elektro-)Busse. Die Mosaik-Linke könnte die notwendige sozial-ökologische Verkehrswende als ein zentrales Transformationsprojekt auf die Agenda setzen – getreu der Losung »Jede Revolution beginnt auf der Straße« (VW-Werbung aus den 1980ern).

### »DAS AUSLAUFMODELL DES JAHRHUNDERTS«

… titelt die Süddeutsche Zeitung am 17./18. Juli 2010 über die Zukunft des Autos. Doch was ist das neue Modell? Und wer setzt es durch? Beschäftigt sich überhaupt jemand im Alltag mit einer solchen Frage? Noch nicht wirklich. Das wird sich schnell ändern: Der Rohölpreis steigt seit 2004 markant. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung geht davon

aus, dass eine Verdoppelung des Preises in den nächsten zehn Jahren und ein Benzinpreis von vier Euro wahrscheinlich sind. Mobilität war schon immer auch eine Verteilungsfrage. Laut Erhebung des Statistischen Bundesamtes von 2009 besitzen knapp ein Drittel (23 Prozent) der 39 Millionen bundesdeutschen Haushalte keinen Pkw. Etwa 70 Prozent nannten dafür finanzielle Gründe. Die Frage, welche Mobilität sich Mensch leisten kann, wird zukünftig an Bedeutung gewinnen.

## WAS LÄUFT VERKEHRT?

Die gesamte Verkehrsstruktur ist aufs Privatauto fokussiert. Das Baurecht regelt klar, wie viel Parkraum oder welche Zufahrtsstraßen die Kommunen von Investoren fordern können – aber riesige Verbrauchermärkte und Freizeitzentren, große Wohn- und Gewerbegebiete werden ohne ÖPNV-Anschluss genehmigt. Jedes noch so kleine Dorf ist ans Straßennetz angeschlossen, doch wenn nach Bus und Bahn gefragt wird, ist vielerorts ›Fehlanzeige‹. Vorsorge für den Autoverkehr gilt den Kommunen als Pflichtaufgabe, öffentlicher Verkehr wird in den Nahverkehrsgesetzen nur als freiwillige Aufgabe definiert. Das Leitbild der »Autogerechten Stadt« ist in Beton gegossen, motorisierte Verkehrsteilnehmer haben überproportional viel Raum, während Fußgänger durch Tunnel, Ampeln oder Überführungen »kanalisiert« und an den Rand gedrängt werden. Für den Pkw/Lkw-Verkehr wurden Erreichbarkeitsstandards (etwa 25 km zur nächsten Autobahnauffahrt) als Bedarfsgrundlage bestimmt – etwas Vergleichbares fehlt fürs Schienenetz. Deutschland gehört mit jährlich 47 Euro für Schieneninvestitionen pro Kopf der Bevölkerung zu den Schlusslichtern in Europa – hinter Italien, Frankreich, Spanien, Schweden, den Niederlanden, Großbritannien, Österreich oder dem Spitzenreiter Schweiz (284 Euro). Dabei schaffen öffentliche Investitionen in Schieneninfrastruktur, Bahnhofsbau und Verkehrsberuhigung zwei Drittel mehr Arbeitsplätze als der Bau von Autobahnen. Da absehbar die Nachfrage nach Schienenverkehr explodieren wird, wird der seit Jahren laufende Raubbau der Schiene auch hier vor allem die etwa 18 Millionen Menschen treffen, die schon heute auf öffentliche Angebote angewiesen sind. Mit den Großprojekten, Aufkäufen und Hochgeschwindigkeitsstrecken, die als Leuchttürme der Industrie- und Standortpolitik gepusht werden, ist ihnen nicht geholfen – und ebenso wenig mit dem Abbau von 150 000 Stellen (der Hälfte des Bahn-Personals) von 1994 bis 2010.

## MOBILITÄT UND VERKEHRSPOLITIK KÖNNTEN GANZ ANDERS AUSSEHEN

… nämlich solidarisch, sozial, demokratisch, umwelt- und klimaschonend. Dafür gibt es lebendige Beispiele, real existierende Bausteine für umfassende Alternativen, die auf das Neue verweisen, das im Alten schon entsteht:

### Zum Beispiel Nulltarif im ÖPNV

In der belgischen Stadt Hasselt (etwa 70 000 Einwohner) wurden 1997 die Fahrkarten aus dem Verkehr gezogen: Alle Busse können von jedermann kostenlos benutzt werden. Der Autoverkehr wurde eingedämmt, das Parken verteuert und das Bussystem ausgebaut. Der geplante dritte Straßenring um den alten Stadtkern wurde überflüssig; diese Einsparung wurde in den ÖPNV gesteckt. Vierspurige Stra-

ßen konnten auf zwei Spuren zurückgebaut werden, weil die breiten Verkehrsadern nicht mehr benötigt werden. Nach der Umstellung stieg die Zahl der Fahrgäste innerhalb von zwölf Monaten von 340 000 auf 2,7 Millionen. 2008 nutzten rund 4,5 Mio Fahrgäste die kostenlosen Busse.

Es gibt Schritte auf dem Weg dorthin. Das Wuppertal Institut hat die Variante vom »eingeschränkten Nulltarif« entwickelt, der die Kostenfrage löst: Alle Einwohner sollen frei fahren dürfen; kostenlos wäre der Freifahrtschein für die Bürger nicht, weil sie ihn über Abgaben finanzieren: durch Parkplatzgebühren, eine Nahverkehrs-Abgabe ähnlich der für die Müllabfuhr und durch die Gewerbesteuer. So würden auch die örtlichen Firmen zur Bezahlung des Nulltarifs beitragen.

### Zum Beispiel »Usedomer Bäderbahn«:

Diese steht für 15 Regionalbahnen, die mit einem guten Angebot viele Fahrgäste gewonnen haben. Das »Rezept« ist nachvollziehbar und kann kopiert werden: Investition in die Infrastruktur, damit es auf der Schiene flutscht und die Stationen für alle gut zugänglich und attraktiv sind. Dazu neue Fahrzeuge, die mehr Komfort, weniger Lärm und ein angenehmes Reisegefühl bringen. Als wesentliche Zutat ein dichter, regelmäßiger Taktfahrplan ohne lange Wartezeiten. Und eine starke Orientierung an den Bedürfnissen der NutzerInnen, Verbundenheit mit der Region und schließlich Zuverlässigkeit, Sauberkeit und Pünktlichkeit. Auf diese Weise hat die Regiobahn (NRW) seit 1998 auf der Strecke Kaarst–Mettmann ein Plus von 3790 Prozent eingefahren, die Usedomer Bäderbahn (Mecklenburg-Vorpommern) hat seit 1992 die Fahrgastzahlen verzehnfacht. Auf der bereits totgesagten Strecke der Taunusbahn (Hessen) zwischen Brandoberndorf und Bad Homburg mit Anbindung nach Frankfurt/Main sind die Züge regelmäßig überfüllt. Die Strecke Osnabrück-Vechta-Bremen, auf der heute die NordWestBahn Fahrgastrekorde aufstellt, konnte nur gerettet werden, weil sich Pro Bahn und NABU erfolgreich gegen die Stilllegung gestellt hatten.

### Zum Beispiel: Karlsruher Modell – Kooperation bringt die Schiene weiter

Das Karlsruher Stadtbahnnetz zählt mit ungefähr 400 Kilometern zu den größten Europas. Dort können Zwei-System-Wagen sowohl auf Stadtbahn- als auch auf Eisenbahnschienen fahren (Tram-Train). Die Zahl der Fahrgäste stieg von 8,1 Millionen (1985), über 19 Millionen (1990) und 32,8 Millionen (1996) auf 66,5 Millionen im Jahr 2007. Von Anfang an bestand eine enge Kooperation zwischen der Albtal Verkehrsgesellschaft und den Verkehrsbetrieben Karlsruhe, die sich in einer gemeinsamen Verwaltung, der Nutzung gemeinsamer Werkstätten und einem gemeinsamen Fahrzeugpool ausdrückt. Im Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) arbeiten heute insgesamt 20 selbständige Verkehrsunternehmen zusammen und haben auf einer Fläche von rund 3 500 Quadratkilometern ein dichtes Netz von weit über 200 Bahn- und Buslinien geknüpft. Alle Linien sind aufeinander abgestimmt und häufig kann man am selben Bahnsteig von der Bahn auf den Bus oder umgekehrt umsteigen.

### Zum Beispiel die Begegnungszone (Shared Space): Basisnah und demokratisch

Mit diesem in den Niederlanden und in der Schweiz bereits vielfach umgesetzten Konzept

wird ein Straßenraum allen Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt zur Verfügung gestellt. Verkehrsschilder und Ampelanlagen werden abmontiert, es gilt gegenseitige Achtsamkeit und Rücksicht – Autofahrer fügen sich ins Miteinander von Fußgängern, Radfahrern und spielenden Kindern ein. Unfälle werden damit stark reduziert.

*Shared Space* setzt auf Entscheidungsprozesse, die neue Strukturen für die Teilnahme aller Beteiligten schaffen – zum Beispiel in Bohmte (Niedersachsen): Zu Beginn der Planung fanden Einwohnerversammlungen statt, um die Wünsche und Bedenken von Bürgern, Einzelhändlern und Gewerbetreibenden zu sortieren. Im nächsten Schritt koordinierte die lokale Projektsteuerungsgruppe offene Workshops, in denen Leitvorstellungen für den Ausschreibungswettbewerb formuliert wurden. Nach der abschließenden Bewertung der Entwürfe in weiteren Einwohnerversammlungen trat die Gemeinde in Verhandlungen mit dem Land ein, um Genehmigung und Fördergelder zu erhalten, was – mit etlichen Auflagen – gelang.

## EIN SCHLÜSSEL: BAHN FÜR ALLE!

Um analog zu Autobahnen und Bundesstraßen das Fernbahnnetz flächendeckend, dezentral auszugestalten und alle Regionen anzubinden, sind erhebliche öffentliche Investitionen nötig – allerdings weniger, als der Ausbau des Straßennetzes kosten würde, wie eine Studie der TU Wien zeigte. Gerechnet in Beschäftigtenjahren pro investierte Milliarde Euro kommt der Autobahnbau auf rund 10 000 Beschäftigte. Der Bau von Bahnhöfen schafft bei gleicher Investition rund 17 400 Arbeitsplätze, der Eisenbahnstreckenbau, Arbeiten im Bereich des ÖPNV und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bringen es auf jeweils 16 000 Arbeitsplätze pro Milliarde Euro. Die Bahn für alle hat viele Gesichter:

- Als *Bürgerbahn* ist sie vollständig in öffentlichem Eigentum, mit dezentralen, bürgernahen Strukturen. Fahrgäste und Beschäftigte werden in Entscheidungsprozesse einbezogen.
- Als *Flächenbahn* wird sie den Mobilitätsbedürfnissen der großen Mehrheit gerecht. Nah-, Regional- und Fernverkehr sind eng vernetzt, der »integrale Taktverkehr« wird realisiert. Dazu ist ein Tempolimit für Züge (230 km/h) sinnvoll, damit Städte und Regionen, in denen Millionen Menschen leben, in den Fernverkehr der Bahn (re-)integriert werden können.




flickr/Modern Times

- Als *Europabahn* arbeitet sie mit den Eisenbahnunternehmen der Nachbarländer zusammen. Die Züge enden nicht an den Grenzen, sondern fahren bis zum nächsten großen Schienenknoten der Nachbarn. Innereuropäische Flüge werden überflüssig.
- Als *Sozialbahn* sorgt sie dafür, dass Mobilität kein Privileg der Bessergestellten ist. Schienenverkehr muss vorbildlich sein hinsichtlich der sozialen Preisgestaltung. Günstige Jahres- und Netzkarten sind ein wichtiger Baustein.
- Als *Gute-Arbeit-Bahn* bietet sie gesellschaftlich sinnvolle Arbeitsplätze. Die müssen so gestaltet sein, dass die Beschäftigten motiviert und zufrieden sind. »Menschen bedienen Menschen« wird ins Zentrum gerückt.
- Als *Klimaschutz-Bahn* hat sie volle Elektrifizierung; Recycling und Energieeinsparung sind selbstverständlich. Der Strom wird so schnell wie möglich aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen. $CO_2$-freies Fahren ist das Ziel.

## TRANSFORMATION IN EINE SOLIDARISCHE MOBILITÄT

Obwohl die Frage, wie wir uns bewegen, alle konkret betrifft, wird Verkehrspolitik meist als Angelegenheit von Fachleuten betrachtet, die von Verkehrsexperten behandelt wird. Durch diesen dicken Staubteppich dringen immer wieder tapfere Bürgerinitiativen mit Positionen und Aktionen gegen Straßenausbau oder Fluglärm, für Sozialtickets, gegen großmannssüchtige Bahnprojekte und für den Stuttgarter Kopfbahnhof. Oder für autofreies Wohnen. Selten aber gelang es, breitere Allianzen zu schmieden; das Bündnis gegen die Privatisierung der Bahn war eine wichtige Ausnahme. Was insgesamt fehlt, ist der Ausdruck von gemeinsamen politischen Ideen, die das alles in eine jeweils zu konkretisierende Utopie einbinden. Dabei sind die Umrisse einer solidarischen Mobilität deutlich zu erkennen:

- Sie ist vor allem öffentlich – das ist wesentlich, weil damit kollektive Gestaltung und Allgemeinwohlorientierung möglich werden.
- Sie lässt nicht zu, dass Leute abgehängt werden. Flächendeckend gute Angebote, barrierefreier Zugang und soziale Preisgestaltung gehören dazu.
- Sie ist demokratisch, geht von Bedürfnissen der EinwohnerInnen aus und bezieht alle Beteiligten in die Ausgestaltung ein.
- Sie basiert auf Kooperation und nicht auf Konkurrenz. Statt der Eroberung von Markt- und Exportanteilen steht die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse im Zentrum.
- Sie ist möglichst $CO_2$-frei, damit Klimagerechtigkeit auch in diesem Sektor möglich wird. Darin drückt sich heute globale (internationale) Solidarität aus.
- Sie erprobt Modelle für zukunftsfähige Mobilität in Megacities und gibt Know-how an den globalen Süden ab – als Beitrag zur Bewältigung der Klimaschäden, die unser Verkehr bereits verursacht hat.

Mit dem linken Autokongress *Auto.Mobil.Krise* kann ein Anfang gemacht werden für die Formulierung einer solchen Perspektive – weitere werden folgen. Die Herausforderung besteht darin, heute die Voraussetzungen für den »sozialverträglichen« Ausstieg aus der Autogesellschaft zu erkämpfen, damit er in zehn Jahren gelingen kann.

# »TÜBUS UMSONST!«

## FÜR EIN GRUNDRECHT AUF MOBILITÄT

GRUPPE ZAK TÜBINGEN

»Nulltarif im Stadtverkehr!« – mit dieser Forderung versuchen wir seit zwei Jahren einen doppelten Spagat: Zwischen sozialer Frage und Ökologie ebenso wie zwischen pragmatischer Kommunalpolitik und antikapitalistischer Utopie. Entstanden ist unsere Kampagne für einen kostenfreien öffentlichen Nahverkehr aus zwei zunächst getrennten Debatten, die uns die letzten Jahre beschäftigt haben: Grundeinkommen und Klimawandel.

An der Debatte um ein bedingungsloses Grundeinkommen überzeugte uns vor allem das Konzept »Sozialpolitik als soziale Infrastruktur« (www.links-netz.de): Alle Menschen haben ein Recht auf lebensnotwendige Güter wie Bildung oder Gesundheitsversorgung. Die Gesellschaft stellt diese Güter kostenlos zur Verfügung, unabhängig von Erwerbstätigkeit und ohne Vorbedingungen. Ein solcher radikaler Reformismus wartet nicht auf die Revolution, sondern kann heute anfangen.

In der Klimadebatte fallen soziale Rechte meist unter den Tisch. Im Vordergrund

stehen oft technologische Fragen: erneuerbare Energien, Elektroautos etc. Umweltschutz ist hierzulande etwas für Leute, die es sich leisten können, im Bioladen einzukaufen und auf ihrem Eigenheim (subventionierte) Solarzellen zu installieren. Bürgerliche und grüne Klimapolitik setzt auf hohe Energiepreise und verlangt von den »kleinen Leuten«, den Gürtel enger zu schnallen und zu »verzichten«. Dabei wird ignoriert, dass Arme (lokal wie global) am wenigsten zum drohenden Öko-Kollaps beigetragen haben und trotzdem am heftigsten die Folgen ausbaden müssen. Die Klimakrise ist auch eine soziale Frage.

Umgekehrt ignorieren keynesianistische Wachstums-Hoffnungen ebenso wie die linksradikale Forderung »Alles für Alle!«, dass unsere bisherige Lebensweise an ihre ökologischen Grenzen gestoßen ist. Ziel müsste es sein, Strukturen so zu ändern, dass eine umweltfreundlichere Lebensweise für alle möglich wird. Andere Verhältnisse ermöglichen anderes Verhalten, nicht umgekehrt. Soziale und ökologische Perspektiven gehören zusammen. Die Kampagne *Nulltarif im Stadtverkehr!* in Tübingen sollte dies exemplarisch durchspielen. Hier eine Zwischenbilanz.

## NULLTARIF FÜR UMVERTEILUNG UND LEBENSQUALITÄT

Ein Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr hat einen überdurchschnittlichen Nutzen für Arme, Familien mit Kindern etc. Es wäre ein Stück Umverteilung von oben nach unten. Leute, die auf den Bus angewiesen sind, aber ihren Besuch im Stadtzentrum auf morgen verschieben, weil die Vier-Euro-Rückfahrkarte zu teuer ist, könnten mobiler werden. Gleichzeitig könnten mehr Menschen das private Auto stehen lassen und auf den Stadtbus umsteigen.

Das wäre ein Gewinn an Lebensqualität für alle: weniger Stress, Unfälle, Lärm und Gestank, mehr Lebensqualität in der Stadt. Straßen und Plätze würden als öffentlicher Raum zurückgewonnen. Und eine wirksame Reduzierung des Autoverkehrs würde sehr viel schneller und viel mehr $CO_2$ einsparen als alle Gebäudesanierungs-Programme (die trotzdem richtig sind). Angesichts der Folgekosten des motorisierten Individualverkehrs (Straßenbau, Umweltschäden, Unfallkosten) würde sich eine solche Umstellung auch volkswirtschaftlich auszahlen: mehr Mittel für eine »soziale Infrastruktur«. Voraussetzung wäre allerdings ein kräftiger Ausbau des Bahn- und Bus-Angebots, vor allem auf dem Land, und der politische Kampf gegen die Autolobby.

Unsere Nulltarif-Forderung richtet sich also »nach oben«, an den Staat und die kommunalpolitisch Verantwortlichen, die das Geld zur Verfügung stellen müssten. Sie setzt auch »unten« an, indem sie aufruft, eigene Konsumgewohnheiten in Frage zu stellen: Kollektiv organisierte Mobilität statt individuelle Verbrennungsmotoren.

Ein örtlicher Nulltarif wäre hier und jetzt machbar. Die bestehenden Produktions- und Eigentumsverhältnisse blieben unangetastet, wie auch die Arbeitsbedingungen der BusfahrerInnen. Innerstädtischer Einzelhandel, Gastronomie und Kultureinrichtungen könnten profitieren. Im Sinne einer »Richtungsforderung« weist der Nulltarif auch über den Kapitalismus hinaus: Mobilität würde nicht mehr als Ware gehandelt, sondern als soziales Grundrecht anerkannt.




Orhan Tsolak ©
»Critical Mass«

## DIE KAMPAGNE

Im Frühjahr 2008 veröffentlichten wir den Vorschlag für eine Kampagne *TüBus umsonst – Nulltarif im Stadtverkehr!* und luden umwelt- und verkehrspolitische Gruppen, soziale Initiativen, linke Gruppen und Einzelpersonen dazu ein. Dabei ließen wir offen, was für uns im Vordergrund stand: die baldige Umsetzung der Nulltarif-Forderung (oder etwaiger Kompromisslösungen wie z.B. preisgünstige Sozialtickets) oder die politische Bewusstseinsbildung und Propaganda.

Die politischen Rahmenbedingungen schienen günstig. Tübingen (85000 EinwohnerInnen) hat bereits ein relativ gut ausgebautes Busnetz. Im Gemeinderat gibt es eine rechnerische Mehrheit von Grünen, SPD und der Linken, und der grüne Oberbürgermeister Boris Palmer profiliert sich bundesweit als Umwelt- und Verkehrspolitiker. Palmer befürwortet einen Nulltarif prinzipiell, hält ihn aber kommunalpolitisch derzeit nicht für durchsetzbar.[1]

Bei einem öffentlichen Hearing zu möglichen Auswirkungen eines Nulltarifs für verschiedene Bevölkerungsgruppen wurde der Nutzen eines Nulltarifs für Erwerbslose und Geringverdienende offensichtlich. Derzeit kostet eine einfache Busfahrt innerhalb von Tübingen zwei Euro, eine Monatskarte 36,50 Euro, ein Sozialticket 27 Euro – mehr als doppelt so viel, wie der ALG II Regelsatz für Mobilitätskosten zugesteht. Nicht nur die Preise sind das Problem, auch der Service. Für Blinde und Gehbehinderte stehen beispielsweise die technischen Barrieren im Vorder-

grund; Schichtarbeitende des Uniklinikums müssen am späten Abend lange auf ihren Bus warten und nutzen deswegen das Auto.

Teil der Kampagne waren mehrere Umsonstfahr-Aktionen. Für die Tübinger Euromayday-Parade mieteten wir einen Stadtbus und funktionierten ihn zum Umsonst-Partybus um. Als der Verkehrsverbund den Nulltarif für Hunde einführte, zogen wir Hundemasken auf und fuhren gemeinsam Bus (»Dog Mob«). Beim Tübinger Stadtlauf rannten wir mit und verteilten »Gratisfahrscheine«. Als die städtische Verkehrsgesellschaft im Herbst 2009 einen befristeten Nulltarif an Samstagen wegen Fahrplan-Komplikationen und der Ankurbelung des Weihnachtsgeschäfts einführte, verkleideten wir uns als die rothaarige Kinderbuchfigur Sams und forderten: Jeder Tag soll ein Sams-Tag sein!

Die meisten Aktionen erzielten ein großes Medien-Echo, und wir erhielten viele positive Rückmeldungen. In der Kommunalpolitik ist das Echo bisher gemischt. Die Linksfraktion unterstützte die Idee von Anfang an; die Grünen wollen nun immerhin das Sozialticket verbessern und die SPD signalisierte unverbindliches Interesse. Die konservativen Fraktionen haben bisher überhaupt nicht reagiert. Konkrete Abstimmungen (etwa über eine Machbarkeitsstudie) hat es bisher nicht gegeben und sie sind vorerst nicht zu erwarten. Die Stadtverwaltung nahm uns in einen offiziellen Beirat »Mobilität 2030« auf und erkannte uns als lokalen verkehrspolitischen Akteur an. Die Nulltarif-Idee kommt in diesem Beirat immer wieder zur Sprache und wird auch von anderen Beteiligten aufgegriffen.

Oberbürgermeister und Beirat diskutieren einen Nulltarif vor allem unter dem Aspekt Klimaschutz, die soziale Komponente – das Grundrecht auf Mobilität – fällt meist unter den Tisch. Punktuell konnten wir dies durchbrechen. Beispielsweise thematisierten wir, dass viele Flüchtlinge in einer Sammelunterkunft am Stadtrand untergebracht sind und sich von ihren monatlich 40 Euro Taschengeld (nach Asylbewerberleistungsgesetz) keine Bustickets leisten können. Ihnen bleibt nichts anders übrig, als »umsonst« zu fahren, mit den bekannten Folgen von Bußgeld bis hin zu daraus entstehenden Problemen mit dem Aufenthaltsstatus. Die naheliegende Forderung »Freie Fahrt für Flüchtlinge!« stieß auf breite Zustimmung. Die Verkehrsgesellschaft spendete mehrere Jahrestickets ans Asylzentrum – keine politische Lösung, aber erstmals seit Jahren wurde die soziale Ausgrenzung der Flüchtlinge problematisiert. Vom spezifischen Interesse einer bestimmten Gruppe wieder zurück zur allgemeinem Nulltarif-Forderung für alle zu kommen, ist nicht gelungen.

## VIEL ZUSTIMMUNG, ABER KEINE MOBILISIERUNG

Trotz positiver Reaktionen entstand keine breite Kampagne. Verkehrs- und umweltpolitischen Gruppen schien der Ansatz wohl zu radikal. Sie beschränken sich eher auf Ideen wie Elektrofahrräder. Das verkehrspolitische Know-how dieser Gruppen hätten wir gut gebrauchen können: Ein durchgerechnetes und juristisch haltbares Finanzierungsmodell wäre realpolitisch sicher hilfreich gewesen, fast jedes Gespräch steuerte auf »wer soll das bezahlen?« zu.[2] Dieses Verheddern in juris-

tischen und fiskalischen Details zeigt freilich auch eine utopische Schwäche.

Der Tübinger linksradikalen Szene wiederum erschien unser Ansatz, der auch auf Mehrheiten in den kommunalen Gremien zielt, zu realpolitisch. Dass das Einklagen des Grundrechts auf Mobilität eine kapitalismuskritische Perspektive aufmacht, überzeugte offenbar nicht. Hilfreich wäre in Zukunft, historische Bezüge stärker herauszuarbeiten: Rote-Punkt-Kampagnen in den 1970er Jahren ebenso wie die bewegungslinken Aneignungs- und Umsonst-Debatten der jüngeren Vergangenheit.

Auch die Alltagspraxis entscheidet, ob eine Forderung »zündet« oder nicht: In Tübingen bewegt sich zumindest der jüngere Teil der Szene überwiegend mit dem Fahrrad oder mit dem billigen Studierenden-Semesterticket. Sie hätten von einem Nulltarif persönlich keinen direkten Nutzen. Das gilt auch für unser eigenes soziales Umfeld (Berufstätige, AkademikerInnen): Für die meisten ist die Busnutzung keine Frage des Fahrpreises.

Auch die Haupt-NutznießerInnen eines Nulltarifs – die Tübinger Sozial- und Erwerbslosen-Initiativen – konnten wir nicht aus der Reserve locken. Möglicherweise wäre eine pragmatischere Kampagne, etwa für günstigere Sozialtickets, ein besserer Einstieg gewesen.

Auch aus den Gewerkschaften kam wenig Echo. Deren Mitglieder können sich in der Regel ein Monatsticket leisten; für sie ist eher der Fahrplan ein Problem (Schichtarbeit). Darüber hinaus verstellen die herkömmlichen Wachstums- und Konsum-Modelle den Blick auf eine »andere« Mobilität.

Auf der Straße, in den Bussen und in Leserbriefen stimmten viele Leute zu, dass die Klimakrise radikale Antworten verlangt und dabei die Interessen der »kleinen Leute« zu berücksichtigen sind. Die Nulltarif-Forderung mit ihrem Appell, vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, führte zu unzähligen Diskussionen um eigene Prioritäten und Lebensweisen – und darüber, wie wir in einer post-kapitalistischen Gesellschaft Mobilität und andere Grundbedürfnisse organisieren wollen.

Unsere kleine lokale Kampagne ist überregional in der linken Debatte auf Interesse gestoßen. Hilfreich wäre in Zukunft eine bundesweite Vernetzung der (noch wenigen) Nulltarif-Gruppen. Auch Diskussionen mit den (zahlreichen) Sozialticket-Initiativen sollten gesucht werden – bei ihnen bleibt der ökologische Aspekt meist eine Leerstelle. Und: das Recht auf Mobilität stellt sich im globalen Süden noch schärfer als bei uns. Umso wichtiger ist es, neue Formen von öffentlicher Mobilität zu entwickeln. Die Nulltarif-Forderung ist gut geeignet, Klimapolitik und Kapitalismuskritik miteinander zu verbinden.

1 So unter anderem bei einer von uns organisierten Podiumsdiskussion und in seinem Buch »Eine Stadt macht blau«, 2009.

2 Um den Verlust an Ticket-Einnahmen auszugleichen, müsste die Stadt Tübingen entweder die kommunalen Steuern erhöhen oder eine zweckgebundene Mobilitätsabgabe einführen – die allerdings rechtlich in Baden-Württemberg nicht zugelassen ist. In der Größenordnung geht es jährlich um 100 Euro pro Erwachsenem.

# UTOPIE EINER AUTOBEFREITEN GESELLSCHAFT

KLAUS GIETINGER

*Eine Weltkarte,*
*in der das Land Utopia nicht verzeichnet ist,*
*verdient keine Beachtung*
Oscar Wilde

Es gibt auch Hoffnung. Überall, wo Stockungen eintreten, Brücken oder Tunnels erneuert werden müssen, da verschwinden die Autler, urplötzlich, und machen sich aus dem Staube. Umgehungsstraßen werden neuerdings in Volksabstimmungen komplett abgelehnt (Göttingen, Immenstadt). Der Pkw-Verkehr in der BRD stagniert seit Jahren. Eine deutliche Mehrheit der Deutschen ist seit Jahren für autofreie Innenstädte und für Geschwindigkeitsbegrenzungen. Kleinstädte (Lindenberg/Allgäu) senken innerorts den Verkehr auf 20 km/h. Und es gibt auch Ansätze der Revolution von oben. Sarkozy will die Tram in Frankreich ausbauen und keine weiteren Autobahnen genehmigen. Einäugige unter den Blinden wie der Stararchitekt Richard Rogers (Centre Pompidou, Millennium Dome)

versuchen autobefreite Städte durchzusetzen (Middlehaven, Almada). Vancouver und Seoul reißen ihre Stadtautobahnen ab. Noch alles Tropfen auf den heißen Stein. Doch nehmen wir einfach an, eine Verkehrsrevolution gelänge und bräuchte 20 bis 30 Jahre.

## DIE AUTOBEFREITE STADT

Nehmen wir eine Stadt an, die ein Tramsystem hat wie Zürich oder Karlsruhe, eine autobefreite Innenstadt wie Groningen und Venedig, oder die völlig autobefreit ist wie Zermatt, St. Moritz, einige Friesische Inseln, die Alpen bei Oberstdorf oder in der Schweiz (Zahnradbahnen, Seilbahnen, Busse, Füße). Eine Stadt mit einem Fahrradverkehr, wie es ihn in Holland, Kopenhagen und auch in Münster gibt, mit einem Citylogistik-System wie in Venedig geplant, einem S-Bahnnetz wie in Tokio, einem Bahn-Taktverkehr wie in der Schweiz, einer City-Maut wie in London und Stockholm, mit Parks wie in New York, Fahrradstraßen wie früher in Peking und Fußgängernetzen, wie sie noch nirgends existieren. Und wir befinden uns im Jahr 2030.

Das Auto ist als Massenverkehrsmittel abgeschafft, die Zersiedlung dadurch weitgehend reduziert. Das führt zu einem Ende der Bodenspekulation. Kommunen verwalten sich selbst und ihr Gebiet als Gemeineigentum. Die Städte entwickeln sich dezentral, aber kompakt weiter. Der meiste Verkehr wird vermieden, der notwendige wird durch Eisenbahn, Schiff, Tram, Bus, Fahrrad und zu Fuß so energieeffizient und ökologisch wie möglich umgesetzt. Die drei Umweltfortbewegungsarten haben Vorfahrt und sind hierarchisch gegliedert: zuerst ÖPNV (Bahn, Tram, Bus), dann die Fußgänger, dann die Radfahrer. Der unbedingt notwendige Kfz-Verkehr hat sich strengen Regeln zu unterwerfen; das Tempo ist reduziert: 90 km/h auf der Autobahn, 70 km/h auf der Landstraße, auf Sammelstraßen in der Stadt 30 km/h und 10 bis 15 km/h in Wohngebieten (also dem größten Teil der Stadt).

Aus dem Regelfall der Unterteilung in Fahrbahn und Gehweg wird die Ausnahme. Die Verkehrsmittel mit dem wenigsten Flächenverbrauch (ÖPNV, Fußgänger, Rad) haben Vorrang. Nur noch auf ausgewählten Strecken gibt es die eingebaute Vorfahrt für ÖPNV, Rad und zuletzt den MIV (Motorisierten Individualverkehr).

Um die Stadt und ihre Menschen vor Dreck, Lärm und Unfallgefahren zu schützen, wird die Ein- und Ausfahrt für den MIV mit einer relativ hohen City-Maut belegt, die nicht nur – wie in London – im Innenstadtgebiet, sondern für den ganzen Stadtraum gilt. Sie wird – analog zum ÖPNV-Tarif – für die Auswärtigen bei der Einfahrt und für die Stadtbewohner bei der Ausfahrt erhoben, um die Abwanderung von Geschäften und Arbeitsplätzen zu vermeiden. Da die Verletzungsgefahr von Fußgängern und Radfahrern bei niedrigem Tempo exponenziell sinkt, gilt grundsätzlich Tempo 30 auf allen wenigen verbleibenden MIV-Sammelstraßen. Es genügt die Aufstellung von entsprechenden Schildern an der Stadtgrenze.

Die eigentliche Innenstadt (innerhalb des alten Anlagenringes) ist völlig autolos: eine Fußgängerzone mit erlaubter Rad- und Skatebenutzung, durchzogen von einigen Tram- und Busstrecken, erstere auf Rasengleisen, letztere mit Elektromobilen (Trolleybussen).

Die Geschwindigkeit aller Fahrzeuge überschreitet hier 20 km/h nicht. Solche Zonen gibt es noch über die ganze Stadt als Inseln des Glücks verstreut und aneinandergebunden. Außerhalb der autobefreiten Kernbereiche (Fußgängerzonen) werden die Stadtviertel mit Ausnahme der wenigen MIV-Sammelstraßen flächendeckend verkehrsberuhigt. Dies betrifft insbesondere alle Wohngebiete (bis zu zwei Drittel des Stadtgebiets). Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt, es gilt maximal Tempo 15 km/h. Schritt fahren ist angesagt. Fahrzeugführer und Radfahrer dürfen Fußgänger nicht behindern oder gefährden.

Dieser Straßentyp wird zur Regel und von Menschen zurückerobert. Die Hauptverkehrsflächen einer Stadt sind Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigt. Auf praktisch allen Flächen darf nicht geparkt werden, auch nicht auf der Straße oder dem Gehsteig (der mit der Zeit verschwindet). Parkhäuser in den Innenstädten werden gesprengt oder umgewidmet. Den MIV-Benutzern stehen allein noch Sammelgaragen zur Verfügung, die entsprechend teuer sind und für viele Fußwege von 500 Metern zur Folge haben. Was die Lust am motorisierten Fahren entscheidend dämpft. Die nächste ÖPNV-Haltestelle ist näher, oder eine Fahrt mit dem Rad, ein Gang zu Fuß ist bequemer.

Bewegen wir uns weiter in unserer Zukunftsstadt. Für ältere Mitbürger und Steilstrecken gibt es Elektrofahrräder, deren Motor sich automatisch zu- oder abschaltet. Die ÖPNV-Systerne sind nicht radial, sondern vernetzt, also auch tangential angelegt. Eine Stadt wie Frankfurt/M. hat mindestens 25 Knotenpunkte, an denen sich sowohl Tram- und Buslinien als auch Radschnellwege schneiden. Taktverkehr ermöglicht rasches Umsteigen. Das heißt, jeder Punkt der Stadt ist relativ zügig durch eine Kombination von Fuß- (oder Rad-) und ÖPNV-Verkehr erreichbar. Im Winter, wenn sich nicht jeder aufs Rad traut, werden der Takt und die Wagenzahl erhöht. Die Fahrpreise liegen unter denen der Treibstoffkosten des Autos. Allerdings gilt im ÖPNV kein Nulltarif. Jeder motorisierte Verkehr kostet, auch der öffentliche.

Der Rest-MIV wird über die fahrspurreduzierten Sammelstraßen geleitet, wobei die aufgehobenen Fahrspuren den Radfahrern zur Verfügung gestellt werden, die, vom MIV abgegrenzt, dort schneller als 15 km/h fahren dürfen. Diese Fahrspuren werden zu einem Fahrradschnellstraßennetz verbunden, das die ganze Stadt radial und tangential durchkreuzt. Ein Fahrradabstellanlagennetz mit Reparaturstationen wird eingerichtet. Es gibt, wie es früher verschiedene MIV-Straßennetze gab, nun verschiedene Radnetze:

Ein Radschnellnetz aus Fahrradexpresswegen durchkreuzt in einem groben Netz die City. Hier darf schneller als 15 km/h gerollt werden. Das Rad hat die eingebaute Vorfahrt. Die Breite entspricht mindestens der Breite der MIV-Sammelstraßen. Ein Stadtnetz mit eingebauter Vorfahrt für das Velo, aber mit niedrigerer Höchstgeschwindigkeit. Ein Stadtteilnetz. Hier muss das Rad sich die Flächen mit andern (Fußgängern, notwendiger MIV) teilen und Schrittgeschwindigkeit fahren.

Fahrradnetze können Megastädte bis zehn Millionen Einwohner bedienen. Wir ergänzen sie durch Tram- und Bussysteme. Ebenso gibt es Fußgängerzonennetze, die von keiner Fahrbahn durchschnitten werden und in

denen Wohnen, Arbeiten und Einkaufen nicht getrennt sind, so dass sie nachts nicht veröden.

Es werden keine weiteren U-Bahnen und Straßen gebaut. Die bestehenden unterirdischen U- und S-Bahnnetze werden in der Regel weiter genutzt und dienen dem schnelleren öffentlichen Verkehr. Alle Bahnsteige, auch die für die S-Bahn, sind niederflurig angelegt und ermöglichen so eine Kombination von Tram-, U- und S-Bahn im unter- und oberirdischen Betrieb sowie auf Stadtbahn- und Eisenbahnstrecken. Kombinationsfahrzeuge (Zweisystem- und Hybridwagen) bedienen die entsprechenden Strecken.

Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt folgt einem Citylogistiksystem. Ein Großteil dieser Verteilung wird, so weit es geht, durch ÖPNV-Systeme bestritten (S-Bahn, Tram), teilweise nachts. In den unterirdischen Schienenanlagen gibt es einfache Containersysteme, die in die heutigen Wagen und Aufzüge passen. Oberirdische Trams brauchen Ausweichgleise, um dem Taktverkehr nicht in die Quere zu kommen. Auch hier finden Kleincontainersysteme Verwendung, auch mit fahrbaren Solar-Elektroantrieben, die zur Erleichterung des Handschubbetriebes bei der Endverteilung dienen. Solche Container-Systeme werden auch für Handwerker oder andere Firmen, die notwendige Transportleistung brauchen (zum Beispiel auch Filmteams), eingesetzt. Aber es gibt auch zahlreiche Fahrradtransporter (eventuell durch Elektromotoren verstärkt) – die Post und ihre Briefträger machen es seit Jahrzehnten vor – und, wo's gar nicht anders geht, Elektrotransporter. Auch Trolleysysteme mit Oberleitung, aber ohne Schienen sind denkbar – möglichst wendig und ohne große Geschwindigkeiten. Doch die Versorgung einer Großstadt ist gar nicht so aufwendig, wie mensch sich das immer vorstellt. Venedig beweist, dass 750 Transportbewegungen für eine Stadt mit 100 000 Einwohnern ausreichen, wenn sie kompakt angelegt ist.

In allen Städten werden Straßen und Plätze, wo es geht, begrünt und der Kommunikation und dem Spiel geöffnet. Parks und Grüngürtel werden angelegt, die nicht bebaut und nicht motorisiert befahren werden dürfen (außer etwa von Gärtnern), auf denen nach Lust und Laune gegrillt, gespielt und kommuniziert werden darf. Außerhalb von Stadtgrenzen erhalten Supermärkte, Kinos und andere Freizeiteinrichtungen keine Baugenehmigungen. Die City und die Kernstadt werden wieder mit Arbeit, Leben und Freizeit durchmischt, alle Funktionstrennungen aufgehoben. Ein Eldorado der Urbanität würde entstehen, in der sich alle Menschen – und vor allem auch die Kinder – frei und ungehindert bewegen könnten.

Soweit also die Vision eines Stadtverkehrs mit menschlichem Antlitz. Nun begeben wir uns nach draußen.

## STADT, LAND, VERKEHRSFLUSS

Autos müssen mit Aufklebern gekennzeichnet sein, auf denen etwa steht: »Autofahren ist tödlich!«, »Autofahren verursacht Krebs!«, »Ich schade mir und der Umwelt!«. Jegliche Autowerbung ist verboten. Es gibt keine Autoseiten in den Zeitungen mehr, keine kostenlosen Staumeldungen und keine Radar-Denunziation im Hörfunk. Bei den Nachfolgern der Gottschalks und Raabs kann alles Mögliche, aber keine Kfz gewonnen werden.

Autos können nicht schneller als 100 km/h fahren. Geschwindigkeitsbeschränkungen werden elektronisch aufs Auto übertragen, also automatisch eingehalten. Leuchten auf dem Dach zeigen allen die Geschwindigkeit an: unter 15 km/h grün, bis 30 km/h gelb, bis 50 km/h orange und bis 80 km/h und darüber immer roter. Der Flugverkehr ist entscheidend reduziert, der innerdeutsche verboten, der transkontinentale den realen Kosten angepasst. Die vielen kleinen Flughäfen sind alle geschlossen. Flugbenzin ist hoch besteuert. Auto gefahren wird primär nur noch von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst. Privatautos gibt es faktisch keine mehr.

Ausnahmen sind teuer. Ein Taxidienst mit Solarfahrzeugen steht zur Verfügung. Die Preise für den MIV entsprechen den tatsächlichen Kosten, die Subventionierung des Autos durch den Staat und die Kommunen ist komplett eingestellt. Mautsysteme herrschen im ganzen Land vor. Auch jede andere Fortbewegung mit Motorhilfe (Eisenbahn und ÖPNV) ist entsprechend teuer, aber (vom Fliegen abgesehen) immer noch billiger als die Treibstoffkosten des Autos. Zahlreiche Bundes- und Landstraßen sind rückgebaut und verkleinert. Das Autobahnsystem ist auf ein Viertel zusammengestrichen.

Die Bahn ist wie überall in Europa zu einer Flächenbahn ausgebaut und hat mindestens eine Netzdichte wie anno 1920 oder heute in der Schweiz. Die öffentliche Bahn ist regionalisiert, allerdings mit einer zentralen Bau- und Fahrplanung. Die Rechte der Regionen sind gestärkt und die Fahrgäste wie die Bediensteten vor Ort haben wesentliche Mitbestimmungsrechte. Die Bahn ist demokratisch, von unten nach oben organisiert. Das Leitungspersonal wird gewählt. Dumping-Fernbusverkehr zur Zerstörung der Bahn, wie jetzt von Schwarz-Gelb geplant, ist nicht erlaubt. Alle Schienenfahrzeuge sind stark lärmreduziert. Jahresabos und Familienjahresabos gelten für alle Netze, sind erschwinglich und weitaus billiger als die jährlichen Treibstoffkosten für das Kfz. Der Liter Treibstoff kostet im Schnitt fünf Euro (Wert 2010), der Fahrstrom des motorisierten Transportverkehrs pro Äquivalent genauso. Die meisten Bahnstrecken sind elektrifiziert. Wo nicht, haben die Schienenfahrzeuge Hybrid- oder Brennstoffzellenantrieb.

Das Bahn- und das ÖPNV-Netz sind flächendeckend und erlauben Gesamtreisegeschwindigkeiten, die die heutigen des Autos in der Stadt und auf dem Land bzw. die des Stadt-Land-Verkehrs übertreffen. Das heißt, die Gesamtreisedurchschnittsgeschwindigkeit von Haus zu Haus beläuft sich mit der Bahn auf über 60 km/h, mit dem ÖPNV auf über 20 km/h. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des Autos wird von derzeit 52 km/h auf unter 40 km/h gedrückt, in der Stadt auf unter 15 km/h (alles ohne Lebensarbeitszeit gerechnet, da diese nicht spürbar ist). Motorisierte Zweiräder über 15 km/h sind verboten.

Hochgeschwindigkeitsstrecken mit 300 km/h sind auch für die Bahn abgeschafft. Züge haben höchstens Spitzengeschwindigkeiten von 200 bis 230 km/h. Allerdings steigt im Fernverkehr die Netzgeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h, was höher ist als heute. Die Züge haben, nach Schweizer Vorbild, in ganz Europa einen Halbstundentakt. Die gilt auch für die Tram- und Busanschlüsse in den jeweiligen Ort.

Das Schienennetz der 27 EU-Staaten ist im Jahr 2030 von derzeit noch 215 000 Kilometern auf 350 000 bis 400 000 Kilometer ausgebaut worden (1970 waren es schon einmal 250 000). Die alten Trassen sind umfassend modernisiert und saniert, die neuen sind keine Bolzstrecken, sondern landschaftlich angepasst und lärmreduziert. Etwa 30 000 Bahnhöfe auf dem ganzen Kontinent sind revitalisiert, einladend hergerichtet und durchgehend besetzt. 90 Prozent des Schienennetzes sind mit regenerativ gewonnen Strom elektrifiziert. Erschwingliche und komfortable Nachtzugverbindungen ermöglichen sanften Tourismus und eine neue Kultur des Reisens. Kombiverkehre *(bike and ride)* sind Standard und durch barrierefreien Zugang auch attraktiv.

Die Verkehrsleistung von Bahnen und Bussen und deren Anteil am Gesamtverkehr steigen enorm. Nehmen wir einen Bundesbürger (oder auch eine Bundesbürgerin) und verfolgen wir seine Wege im Jahr 2030. 1928 legten seine Urgroßeltern gut 3000 km im Jahr zurück. Wir Heutigen reißen gut 14 000 km runter. Unser künftiger Bundesbürger wird in 20 Jahren »nur« 6 000 km unterwegs sein. Trotzdem ist die Qualität seiner Mobilität hervorragend. Er fährt kaum mehr Auto (statt fast 11 000 km nur noch 800 km), dafür fünfmal soviel mit der Bahn, fünfmal soviel mit dem Rad, viermal soviel mit dem ÖPNV. Und geht fast viermal soviel zu Fuß wie unsereiner anno 2010. Und er darf immer noch 70-mal mehr fliegen als der Mensch in der Weimarer Republik. Dafür ist alles viel komfortabler als 1928 – und sauberer und menschlicher als 2010.

## FLANKIERENDE MASSNAHMEN UND KOSTEN

Die Arbeiter in der Auto- und Transportindustrie sind bereits zu großen Teilen umgeschult worden und in die aufstrebende Bahn-, Tram-, Rad- und Schuhindustrie gewechselt. Auch für den Bau, Betrieb und Erhalt der Netze sind Millionen Menschen vonnöten. Nicht nur die Bahnhöfe und Stationen, auch alle öffentlichen Verkehrsmittel sind wieder mit Personal besetzt. Heruntergekommene, dreckige und stinkende öffentliche Anlagen, Vandalismus und die Angst, sich in solchen »Angsträumen« aufhalten zu müssen, gehören der Vergangenheit an.

Natürlich, umsonst ist diese Verkehrsrevolution nicht zu haben. Der Umbau des Transportwesens, die Abschaffung des Autos als Privatfahrzeug hat allein in Europa bis zum Jahr 2030 Kosten in dreistelliger Milliardenhöhe verursacht, uns aber gleichzeitig die enormen internen und externen Kosten des MIV erspart, die sich schon jährlich auf weit höhere Beträge summieren. Unterm Strich hat die Verkehrsrevolution die Allgemeinheit nicht einmal so viel gekostet wie der Wirtschaftscrash von 2008ff, zudem hat sich die Summe auf 20 Jahre verteilt.

Und die Aussichten über das Jahr 2030 hinaus? Das Leben greift wieder Platz, Abermillionen Menschen bleiben vor dem Unfalltod, weitere Milliarden vor Verletzungen bewahrt, die Umwelt kann sich entgiften, die Klimakatastrophe und künftige Kriege werden unwahrscheinlicher.

*Packen wirs an: radikal und demokratisch.*

*Klaus Gietinger ist Autor von »Totalschaden. Das Autohasserbuch«, das im Frühjahr dieses Jahres bei Westend erschien.*

# CARE REVOLUTION

## EIN WEG AUS DER REPRODUKTIONSKRISE

GABRIELE WINKER

Das neoliberal verfasste kapitalistische Produktionssystem befindet sich derzeit in einer tiefen Krise. Michael Brie (2008) und Mario Candeias (2009) beschreiben sie im Unterschied zu anderen nicht nur als Überakkumulationskrise, sondern auch als tiefe Reproduktionskrise. Sie weisen damit auf die Gefahr hin, dass das kapitalistische System in der derzeit vorherrschenden neoliberalen Form nicht nur das globale Ökosystem dramatisch schädigt, sondern auch durch fehlende staatliche Aufwendungen in Bildung, Gesundheit und Pflege die Grundlagen der sozialen Reproduktion zerstört. Dieser These schließe ich mich an, halte die Analyse der Reproduktionskrise aber für verkürzt. Ein wichtiger ökonomischer und sozialer Bestandteil gesellschaftlicher Arbeit bleibt ausgeblendet – die Reproduktionsarbeit, die sich ebenfalls in der Krise befindet. Unter Reproduktionsarbeit verstehe ich die nichtwarenförmige, am Gebrauchswert orientierte Arbeit, mit der primär in familiären Bereichen die eigene oder die Arbeitskraft anderer

wiederhergestellt wird. Im Folgenden stelle ich Bedeutung und Wandel in der Reproduktionsarbeit, mit einem Schwerpunkt auf der Sorgearbeit dar. Vor dem Hintergrund der Krise der Reproduktionsarbeit entwickele ich das Konzept einer Care Revolution, die ausgehend von feministischen Erkenntnissen eine sozialistische Transformation erweitern und unterstützen kann. Dabei greife ich den von Georg Fülberth (2009) kreierten Begriff »Pink-Grey-Red-Revolution« auf. Er fordert dazu auf, sich neben notwendiger Lohnsteigerung (red) auch für die Ausweitung des Vor- und Grundschulbereichs (pink) sowie die Aufwertung der Pflege (grey) einzusetzen. Hier fehlt allerdings die Farbe purple oder violet und damit ein Verweis auf die primär von Frauen ausgeführte Reproduktionsarbeit und damit ein politisches Konzept für deren Gestaltung.

## KRISE DER REPRODUKTIONSARBEIT

Das alte Familienernährermodell, wie es in der BRD in den 1960er und Anfang der 1970er Jahre gängig war, hat ausgedient. Damals übernahmen fast ausschließlich Ehefrauen alle Reproduktionsarbeiten und waren im Gegenzug über den Familienlohn und die Kranken-, Berufsunfähigkeits-, Renten- und Arbeitslosenversicherung des Familienernährers sozial abgesichert. Mit dieser Regulierung wurde allerdings die patriarchale Abhängigkeit aufrechterhalten, gegen die sich die Frauenbewegung seit den späten 1960er Jahren gewehrt hat. Mit den Wirtschaftskrisen ab Mitte der 1970er Jahre wurde das Ernährermodell zusehends instabil. Reallohnsenkungen führten dazu, dass es bis weit in den Mittelstand hinein nicht mehr möglich war, mit einem Lohn alleine eine Familie zu ernähren. Gleichzeitig stieg die Frauenerwerbstätigkeit kontinuierlich an. Heute ist das neoliberale Konzept der Eigenverantwortung vorherrschend, wonach alle aufgerufen sind, ihre Arbeitskraft zu verkaufen und für die eigene Existenzabsicherung selbsttätig zu sorgen. Verantwortlich für die Reproduktionsarbeiten wie Kindererziehung und Pflege unterstützungsbedürftiger Familienangehöriger bleiben allerdings weiterhin primär Frauen, da es kaum Veränderungen in den traditionellen familiären Geschlechterarrangements in Bezug auf Haus- und Sorgearbeit gibt.

Die Konsequenz: Viele Frauen finden sich heute in einer Art Reproduktionsfalle wieder. Zwar sind sie – wie durchaus auch von ihnen gewünscht – erwerbstätig, werden dabei aber mit zunehmenden Flexibilitätsansprüchen der Unternehmen, kontinuierlich steigendem Leistungsdruck, verlängerten Arbeitszeiten sowie sinkenden Reallöhnen konfrontiert. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an die eigene Gesundheit und Bildung ebenso wie die Anforderungen an die Kindererziehung und die Betreuung von unterstützungsbedürftigen Erwachsenen. In einer Art Spagat setzen sie alles daran, die beruflichen Anforderungen mit den größer werdenden Aufgaben der Selbstorganisation und den gestiegenen Leistungsansprüchen in der Reproduktionsarbeit zu vereinbaren. Dies führt zu Überbeanspruchung und Überlastung.

Nur wenige können es sich leisten, diese Doppelbelastung dadurch zu vermindern, dass sie eine Hilfskraft, oft eine schlecht bezahlte Migrantin, für Hausarbeit, Kinderbetreuung und Pflegetätigkeiten beschäftigen.

Viele Frauen reduzieren ihre Erwerbsarbeitszeit, was die beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten verschlechtert und im Falle einer Trennung vom Ehepartner oder der Ehepartnerin dazu führt, dass sie ihre soziale Absicherung verlieren (zumal mit der neuen Unterhaltsreform). Da es für viele Menschen mit hohen Sorgeverpflichtungen keine zufriedenstellenden Auswege aus dem geschilderten Dilemma gibt, spreche ich von einer Krise der Reproduktionsarbeit (vgl. Winker 2007).

Im Gegensatz zur Lohnarbeit spielt die Reproduktionsarbeit im politischen Handeln bislang keine Rolle. Die derzeitige politische Regulierung ist beinahe ausschließlich darauf ausgerichtet, mit Wachstum welcher Art auch immer – oft mit vagen Erfolgsaussichten – die Profitmaschine wieder flott zu machen. Die grundlegenden Bedürfnisse und Interessen vieler Bürger und Bürgerinnen werden dagegen nicht ernst genommen. So reduziert die derzeitige Bundesregierung weiter die soziale Absicherung, um durch die eingesparten Kosten verbesserte Rahmenbedingungen für eine hohe Profitabilität des Kapitals zu schaffen. Nachdem die vorletzte rot-grüne Regierung mit Hartz IV das Fundament der Arbeitslosenversicherung zerschlagen hat und die letzte schwarz-rote Regierung mit dem Ausbau des Niedriglohnbereichs und einer Rente ab 67 die Rentenversicherung durchlöchert hat, macht sich die derzeitige schwarz-gelbe Regierung daran, die Krankenversicherung auf Kosten der Versicherten zu sanieren mit dem Ergebnis, dass der schleichende Leistungsabbau beschleunigt wird.

Damit verbundene neue Problematiken wie Armut, fehlende soziale Absicherung, ungenügende Versorgung bei gesundheitlicher Beeinträchtigung fallen als neue Anforderungen auf die in privater Verantwortung tätigen Reproduktionsarbeitenden zurück. Durch die schrittweise Abkehr von einer grundlegenden gesellschaftlichen Absicherung bei Krankheit, Erwerbslosigkeit und im Alter wird auch die Reproduktionsarbeit zusehends prekarisiert. Unterstützungsbedürftige müssen nicht nur umsorgt, sondern mit den wenigen ihnen zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ernährt und gepflegt werden. Die Kranken erhalten keine ausreichenden Versorgungsleistungen aus dem Gesundheitssystem, vielmehr sollen die Lücken von pflegenden Familienmitgliedern ausgefüllt werden. Ähnlich dramatisch sind die Verhältnisse im Bildungsbereich: Lernprozesse von Kindern sind in überfüllten Klassen mit überforderten Lehrpersonen nicht mehr zu realisieren und Familien werden zu Nachhilfebetrieben. Sorgearbeitende benötigen ein ausgeklügeltes System des Zeitmanagements, um die vielfältigen Aufgaben überhaupt realisieren zu können, nicht selten bricht ein solch prekäres System zusammen.

## SORGEARBEIT INS ZENTRUM LINKER POLITIKEN RÜCKEN

Es ist die in erster Linie von Frauen ausgeführte Reproduktionsarbeit, die für den einzelnen umsorgten Menschen von Bedeutung und damit grundlegender Bestandteil einer menschenwürdigen Gesellschaft ist. In Deutschland überschreiten all die genannten Reproduktionsarbeiten in ihrem Umfang die Erwerbsarbeit um mindestens ein Drittel (vgl. BMFSFJ 2003 und auch Madörin 2007). Dennoch gibt es im Gegensatz zur Debatte




flickr/Sasha Y. Kimel
»›Restaurant Opportunities Center United‹
auf dem USSF 2010«

um die Lohnarbeit keinen politischen Diskurs dazu, wie und unter welchen Bedingungen Reproduktionsarbeit sinnvoll und Menschen angemessen ausgeführt werden kann. Im Gegenteil, diese Arbeit ist »unsichtbarer denn je« (Barbara Duden, 2009).

Mit einem Aufruf zur Care Revolution fordere ich dazu auf, das strategische Schweigen der Politik zu durchbrechen und die stereotyp mit Frauen verbundene und abgewertete Sorgearbeit in ihrer Bedeutung und Gestaltung gesellschaftlich neu zu bewerten. Betreuungs- und Pflegetätigkeiten können nicht weiter einzelnen, zumeist weiblichen Individuen auferlegt werden. Darüber hinaus ist es nicht sinnvoll, Reproduktionstätigkeiten wie Kindererziehung oder Pflege dem Profitstreben zu unterwerfen wie jede andere Ware. Care Revolution bedeutet vielmehr, die Reproduktionssphäre mit den für alle Menschen enorm wichtigen Aufgaben in Bildung und Erziehung, Gesundheit und Pflege in das Zentrum von politischem Handeln zu stellen. Ziel soll es sein, allen Menschen Muße für sich und Zeit für Sorgearbeit zu ermöglichen bei gleichzeitiger sozialer Absicherung, anstatt sie weiterhin einer Doppelbelastung und fehlender sozialer Absicherung auszusetzen. Dabei geht es um nicht weniger als die Forderung, dass nicht Profitmaximierung, sondern die Erfüllung menschlicher Lebensbedürfnisse das Ziel gesellschaftlicher Transformationen sein sollte.

Um dieses Ziel zu erreichen, halte ich folgende vier politische Handlungsschritte für wichtig:

**1 |** Um sich überhaupt für familiäre, nachbarschaftliche oder ehrenamtliche Reproduktionsarbeit entscheiden zu können, ist eine radikale Erwerbsarbeitszeitverkürzung mit Lohn- und Personalausgleich notwendig.

**2 |** Der Ausbau dezentraler öffentlicher Bereiche ist zur Unterstützung familiärer Reproduktionsarbeit unerlässlich. Wichtig ist dabei ein Netz außerfamilialer, staatlicher oder genossenschaftlich angebotener Dienstleistungen in Bildung, Gesundheit, Sozialen Diensten und Pflege bei gleichzeitiger Demokratisierung dieser Bereiche. Viele Tätigkeiten, die derzeit im Bereich der individuellen Sorgearbeit oder im Bereich des Ehrenamtes ausgeführt werden, können gemeinschaftlich wesentlich sinnvoller und mit höherer Qualität organisiert werden. Diese Dienstleistungen gilt es von professionell ausgebildetem Personal steuerfinanziert ohne Gebühren anzubieten.

**3 |** Dazu muss der Ausbau personennaher Dienstleistungen mit einer finanziellen und normativen Aufwertung dieser Erwerbstätigkeiten einhergehen. Es ist völlig unangemessen, dass Arbeit mit und an Maschinen deutlich besser bezahlt wird als die Pflege von Menschen. Mit der Aufwertung von bezahlter Care Work in Verbindung mit humanen Aufenthaltsgesetzen ließen sich auch die finanziellen und rechtlichen Arbeitsbedingungen von Haushaltsangestellten mit Migrationshintergrund in der Betreuungs- und Pflegearbeit verbessern. Diese werden weitgehend als »Dienstmädchen« gesehen, illegalisiert und schlecht bezahlt.

**4 |** Eine grundlegende soziale Absicherung für Kinder und Erwachsene ohne Erwerbstätigkeit ist notwendig, die auf qualitativ hohem Niveau die menschlichen Bedürfnisse im Bereich Nahrung, Wohnung, Bildung und Gesundheit

abdeckt. Hier bietet sich das Konzept des Bedingungslosen Grundeinkommens an, das ohne Bedarfsprüfung an jedes Individuum gezahlt wird und in der Höhe so ausgestattet ist, dass es die Existenz sichert und gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht; »bedingungslos« muss dabei bedeuten, ohne Zwang zur Erwerbsarbeit oder zur Reproduktionsarbeit für Dritte.

Im Rahmen von Realpolitik geht es darum, einen Ausbau von personennahen Dienstleistungen zu realisieren, die zeitliche Reduktion von Erwerbsarbeit durchzusetzen und damit Arbeit im ganz umfassenden Sinne umzuverteilen, und das bei gleichzeitiger sozialer Absicherung. Mit diesen Politikansätzen, die professionelle Dienstleistungen in staatlichen Institutionen und gut entlohnte Haushaltsarbeiterinnen verbinden mit familiären Reproduktionstätigkeiten, die mit Zeit und existenzieller Absicherung der AkteurInnen erfolgen, eröffnen sich für viele Personen neue Handlungsmöglichkeiten. Eine solche Politik würde es auch Personen mit hohen Sorgeverpflichtungen ermöglichen, Muße neu zu erleben und oft schon gar nicht mehr wahrgenommene Wünsche zu realisieren. Die dargestellten Maßnahmen, die für eine ökonomisch hoch entwickelte demokratische Gesellschaft als Selbstverständlichkeit gelten müssten, lassen sich nicht leicht durchsetzen, da sie kostenintensiv sind und Profitraten beeinträchtigen – denn der kapitalistische Akkumulationsprozess ist auf unbezahlte Reproduktionsarbeit angewiesen, sie senkt die Kosten der Ware Arbeitskraft und erhöht insofern den kapitalistischen Profit.

Insofern kann ein konsequentes politisches Argumentieren im Sinne der Care Revolution zur Verbreiterung der Erkenntnis beitragen, dass menschliche Grundbedürfnisse nicht auf dem Wege profitorientierter Kapitalakkumulation, sondern nur durch gemeinschaftliches Handeln und demokratisch organisierte Institutionen zu verwirklichen sind. Dafür ist es wichtig, einen umfassenden Arbeitsbegriff inklusive der Reproduktionsarbeit ins politische Zentrum zu rücken sowie eine konsequente Umverteilungspolitik zur Absicherung der Lebensperspektiven für jede und jeden voranzutreiben – wie von Feministinnen seit Jahrzehnten gefordert. In diesem Sinne einer Care Revolution kann ein an Reproduktionsarbeit orientiertes feministisches Denken und Handeln eine neu gewendete Debatte um sozialistische Visionen eröffnen. Das wäre wünschenswert!

**LITERATUR**


Brie, Michael, 2008: Auswege aus der Krise des Neoliberalismus, http://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/MBrie_Auswege.pdf

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ)/Statistisches Bundesamt (Hg.), 2003: *Wo bleibt die Zeit? Die Zeitverwendung der Bevölkerung in Deutschland 2001/02,* Berlin

Candeias, Mario, 2009: Die Krise und der Neoliberalismus, in: Mario Candeias, Rainer Rilling (Hg.): *Krise. Neues vom Finanzkapitalismus und seinem Staat,* Berlin, 10–36

Duden, Barbara, 2009: Arbeit aus Liebe, Liebe als Arbeit. Ein Rückblick, in: *Olympe. Feministische Arbeitshefte zur Politik,* Heft 30, 16–26

Fülberth, Georg, 2009: Wieder einmal Krise? in: *Luxemburg. Gesellschaftsanalyse und linke Politik,* Nr. 1, 52–57

Madörin, Mascha, 2007: Neoliberalismus und die Reorganisation der Care-Ökonomie. Eine Forschungsskizze, in: *Jahrbuch Denknetz 2007,* 141–62

Winker, Gabriele, 2007: Traditionelle Geschlechterordnung unter neoliberalem Druck. Veränderte Verwertungs- und Reproduktionsbedingungen der Arbeitskraft, in: Melanie Groß; Gabriele Winker (Hg.): *Queer-|Feministische Kritiken neoliberaler Verhältnisse,* Münster, 15–49

# SORGEARBEIT GLOBAL

**SHAHRA RAZAVI**

Die feministische Debatte um Sorgearbeit hat blinde Flecken im ökonomischen, neoklassischen Denken aufgedeckt: Monetarisierte Bereiche der Ökonomie werden privilegiert und die unbezahlte Sorgeökonomie unsichtbar gemacht. Doch auch die feministische Literatur blieb vielfach »lokal«, viele Ergebnisse gelten nicht universell. Es gibt ein wachsendes akademisches (und politisches) Interesse an der Migration von Frauen aus dem Süden in den Norden, wo sie in Privathaushalten und öffentlichen Einrichtungen arbeiten. Die Folgen neoliberaler Globalisierung konnten herausgearbeitet werden, doch der empirische Fokus blieb weitgehend auf Arrangements und Institutionen von Sorgearbeit *im Norden* beschränkt. Sorgearrangements in so genannten Entwicklungsländern sind wenig untersucht.

Konnten die feministischen Arbeiten, die sich überwiegend mit den post-industriellen demokratischen Ländern der Ersten Welt beschäftigten, die blinden Flecken überwinden?

## SORGE ALS ANKER UND PERSPEKTIVE

Gute Sorge erfordert eine Reihe von Ressourcen: materielle, Zeit und Fähigkeiten. In so genannten Entwicklungsländern können weder eine angemessene Infrastruktur oder Technologien, die die Produktivität unbezahlter Hausarbeit steigern, vorausgesetzt werden, noch die Verfügbarkeit von bezahlter Arbeit mit angemessener Entlohnung, um z.B. nährstoffreiche Ernährung zu kaufen oder die Fahrt zum nächstgelegenen Gesundheitszentrum zu bezahlen.

Viele feministische Beiträge zu Sorgearbeit thematisieren die »Zeitarmut«, die üblicherweise in Untersuchungen zum Wohlbefinden ignoriert worden ist. Zeitarmut kann nur im Zusammenhang mit materieller Armut betrachtet werden: Zeitarm und einkommensreich zu sein (wie viele in urbanen Zentren arbeitende Fachleute), ist etwas anders als zeitarm *und* einkommensarm zu sein – eine indische Zeitbudgeterhebung würde wohl zeigen, dass dies für viele einkommensschwache Männer und Frauen zutrifft. Und wiederum etwas anderes ist es, zeitreich und einkommensarm zu sein in Folge erzwungener Untätigkeit – ein ernsthaftes Problem in den »Arbeitskraftreserve«-Ökonomien des südlichen Afrika, wo das Kapital nicht länger angewiesen ist auf die Arbeitskräfte, die es seit Generationen aus der Landbevölkerung abgezogen hat.

Statt *a priori* anzunehmen, dass Entwicklung und Wachstum zu einer Verbesserung von (Für)sorge und menschlichem Wohlergehen führen, muss der Prozess von »Entwicklung« und Kapitalakkumulation aus der Perspektive der Sorgearbeit betrachtet werden.

Makroökonomische Politik müsste fragen: Begünstigt Kapitalakkumulation – eine Notwendigkeit für so genannte Entwicklungsländer – Sorge und steigert sie menschliches Wohlergehen? Oder geht sie zu Lasten von beidem? Es gibt viele Belege, dass Kapitalakkumulation, die auf der Steigerung weiblicher Lohnarbeit zum Zweck der Exportproduktion basiert, nicht dadurch kompensiert wird, dass die unbezahlt geleistete Sorgearbeit von Frauen und Mädchen reduziert würde. In diesen Fällen kommt es zu einer Ausweitung der Gesamtzeit, die Frauen mit bezahlter und unbezahlter Arbeit verbringen, sowie zu einer Verschlechterung der Qualität der Produkte unbezahlter Arbeit, vor allem durch die Verknappung von Zeit für Sorgearbeit.

## DIE SORGEÖKONOMIE UND DIE FRAGE, WAS EIGENTLICH AUS DER HAUSARBEIT GEWORDEN IST

Ein Großteil der Sorgeliteratur, die die entwickelte Welt zum Referenzpunkt nimmt, schließt – trotz der hitzigen Hausarbeitsdebatte der 1970er Jahre – Hausarbeit aus ihrer Definition von Sorgearbeit aus. Sorgearbeit wird meist definiert als die zwischenmenschlichen emotionalen und Beziehungsinteraktionen. Ein Kind zu füttern oder ihm ein Buch vorzulesen, ist Sorgearbeit, das Essen zuzubereiten jedoch nicht; einen älteren Menschen zu baden, ist Sorgearbeit, seine Kleidung und Bettwäsche zu waschen nicht.

Dies führt zu Verzerrungen in Klassen- und Einkommensanalysen. Hausarbeit nimmt weiterhin einen beträchtlichen Teil weiblicher Arbeitszeit in Ländern mit niedrigen und mittleren Einkommen ein, da Frauen dort nicht

in der Lage sind, ihre Hausarbeit über den Markt zu regeln, indem sie Dienstleistungen oder gebrauchsfertige Ersatzprodukte kaufen. Konzeptionell bleibt also unscharf: Warum ist Essenszubereitung keine Sorgearbeit, das Füttern selbst aber schon?

Aus Längsschnittstudien und Ländervergleichen ist bekannt, dass der Anteil unbezahlter, für Hausarbeit aufgewendeter Arbeit durch die Nutzung zeitsparender Technologie, die Auslagerung an Putz- und Haushaltskräfte etc. abnimmt, wenn Länder reicher werden. Der Anteil, der in die direkte Sorge für andere fließt, nimmt dagegen zu. Sorge für Personen wird damit zum »Luxusgut«: Arme wenden weniger dafür auf, Reiche mehr.

Der Sorgebedarf korreliert nicht mit der Zeit, die tatsächlich für die Sorge für andere aufgewendet wird, wie Zeitbudgeterhebungen dokumentieren. So verwenden z.B. Frauen in Korea und Argentinien, obwohl die demographischen Strukturen in diesen Ländern eine niedrigere Sorgebelastung suggerieren, relativ *mehr* Zeit für Sorgearbeit als Frauen in Tansania, Indien und Südafrika.

In wohlhabenden Haushalten werden Kinder wahrscheinlich stärker einzeln betreut: durch kleinere Haushalte, durch die Möglichkeit zur Auslagerung von zeitaufwendiger Hausarbeit an bezahlte Dritte und weil die Bedeutung von *quality time*, die mit Kindern zu verbringen sei, ideologisch aufgeladen ist (wie auch das Berichten darüber in Umfragen als sozial erwünscht gelten kann). Bei Armen in armen Ländern hingegen nimmt der mühsame Teil der Sorgearbeit – Wasserholen, Verarbeitung von Lebensmitteln und Vorbereitung von Nahrung – überdimensional viel Zeit in Anspruch, so dass nur wenig Zeit für die »interaktiveren« Aspekte von Sorge bleibt. Das bedeutet nicht, dass sie wenig Zeit mit Sorgearbeit verbringen!

## DIE SORGE-RAUTE

Die an der Bereitstellung von Sorge beteiligten Institutionen können als Raute (*care-diamond*) dargestellt werden: Familie/Haushalt, Märkte, öffentlicher Sektor und gemeinnütziger Sektor. Dieses Bild ist stark vereinfacht, da die beteiligten Institutionen oft komplexe Funktionsweisen haben und die Grenzen nicht eindeutig oder statisch sind. So subventioniert und reguliert (und erschafft manchmal) der Staat das von Märkten und gemeinnützigen Organisationen bereitgestellte Angebot. Außerdem unterscheidet sich die Sorge-Raute je nach sozioökonomischer Schicht: Es gibt unterschiedliche Sorgewelten in unterschiedlichen Klassen.

Die Sorge-Raute zeigt die Vielzahl der Orte, an denen (Für)sorge produziert wird, und die Rolle von staatlicher Politik, kollektiver Verantwortung sowie gesellschaftlichen Entscheidungen, die einige Formen der Bereitstellung gegenüber anderen privilegieren. Dadurch kann die Mikroebene einer Analyse *unbezahlter Sorgearbeit* – die meist innerhalb verwandtschaftlicher Beziehungen stattfindet – mit anderen Formen der Sorgearbeit verknüpft werden, die über marktförmige Beziehungen oder kollektive Bereitstellungsformen vermittelt sind.

In die Modernisierungserzählung ist die Vorstellung eingeschrieben, dass sich alle Länder auf einem linearen Entwicklungspfad bewegen, und zwar mit einer unvermeidlichen Verschiebung von »privater«, also v.a. famili-




flickr/Sasha Y. Kimel »›Restaurant Opportunities Center United‹ auf dem USSF 2010«

ärer und ehrenamtlicher, hin zu öffentlicher Erbringung von Sorge durch Staat und Markt. Entwicklungsländer werden in einschlägiger Literatur oft insgesamt als »familialistische« Regime bezeichnet, in denen Wohlfahrt und Sorge durch informelle Familiennetzwerke und -beziehungen sichergestellt werden. Zwischen einzelnen Entwicklungsländern bestehen jedoch große Unterschiede. Einige weisen eine relativ leistungsfähige Staatlichkeit auf, fiskalisch wie administrativ, und erbringen soziale und Sorgedienstleistungen und soziale Absicherungsmaßnahmen. Beispiele sind hier Argentinien, Südafrika und Korea.

Viele so genannte Entwicklungsländer experimentieren unter Überschriften wie »menschliche Fähigkeiten« (*human capabilities*), »Armutsbekämpfung« oder »sozialer Sicherheit« mit staatlicher Sozialpolitik, was direkte oder indirekte Auswirkungen auf Sorgearbeit und die Geschlechtergerechtigkeit hat.

Es ist wichtig, staatliche Sozialpolitiken und kollektive Formen von Sorge trotz ihrer weithin bekannten Defizite (Sorgearbeit wird schlecht bezahlt und bleibt weiblich, selbst im öffentlichen Sektor) in den Blick zu nehmen. Dies bewahrt uns davor, ausschließlich auf Interventionen auf der Mikroebene zu schauen, die z.B. darauf abzielen, mehr Männer in Sorgearbeit zu integrieren, so wie wir es derzeit in verschiedenen multilateralen politischen Institutionen beobachten können. Es wäre nicht das erste Mal, dass ein feministischer Gedanke von Einrichtungen globaler

Politikgestaltung absorbiert und dazu genutzt wird, zum Teil regressive politische Bestrebungen zu befördern, deren Absicht es ist, die Rolle des Staates und der Gesellschaft als Verantwortungsträger für die aus Sorgearbeit entstehenden Kosten zu delegitimieren – Kosten, die überproportional von den schwächeren Teilen der Gesellschaft getragen werden.

Ich bezweifle, dass uns Maßnahmen auf der Mikroebene wie z.B. die Stärkung der Vaterschaft in Entwicklungsländern weiterbringen werden. Hier müsste viel mehr getan werden, Politiken und Programme (öffentlich finanzierte oder subventionierte Formen der (Für)sorge, Einkommensumverteilung zugunsten einkommensschwacher großer Familien) und strukturelle Veränderungen (mehr und bessere Arbeitsplätze, besonders für Frauen) umzusetzen, um die Kosten für Sorgearbeit umzuverteilen und Frauen die Neuverhandlung ihrer Sorgeaufgaben zu ermöglichen. Die Grenzen der »geteilten Verantwortung zwischen Frauen und Männern« sind besonders in jenen Kontexten deutlich, wo wie z.B. in Nicaragua und Südafrika ein wesentlicher Teil von Haushalten mit Kindern hauptsächlich von Frauen und ohne die physische Präsenz oder finanzielle Beteiligung der Väter geführt wird.

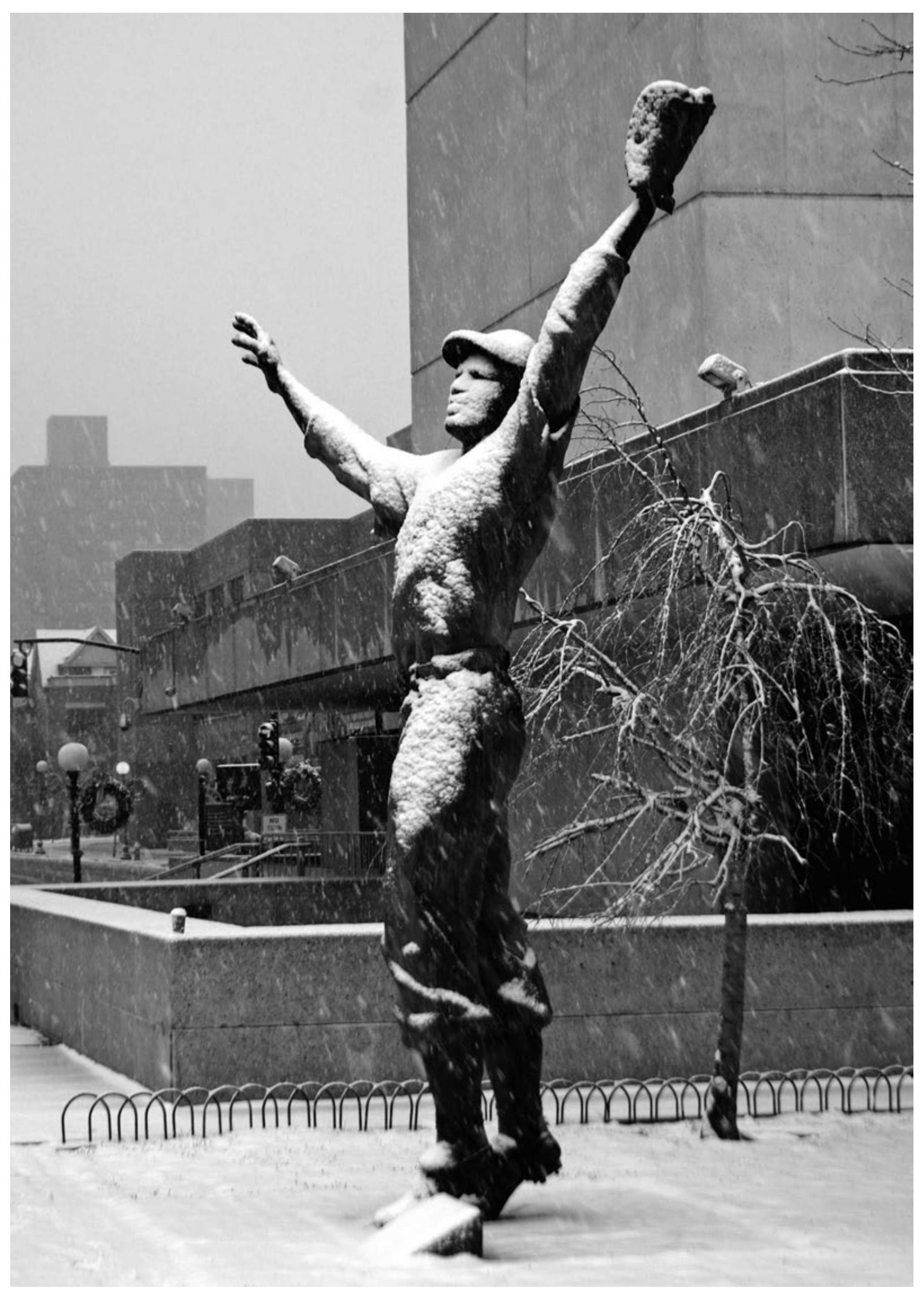
## DIE SORGE-RAUTE UND DER »WOHLFAHRTS-MIX«

Regierungen könnten die Sorge-Raute in einer Mischung aus öffentlicher und privater Bereitstellung von Sorge ausgestalten, die allen Zugang zu Dienstleistungen ermöglicht und gute Arbeitsbedingungen für Sorgearbeiter bietet – vorausgesetzt, dass die Staaten nichtstaatliche Anbieter regulieren können und eine (teilweise) Kostenübernahme für einkommensschwache Nutzer bereitstellen. Und es muss Finanzen und den Willen geben, ins öffentliche Gesundheitswesen, in öffentliche Bildung sowie angemessene Infrastruktur als Grundlage sozialer Leistungen zu investieren. Um Kosten zu sparen, gehen Regierungen stattdessen oft so genannte *public-private-partnerships* ein.

Gerade in ungleichen Gesellschaften führt Pluralismus im Bereich von Wohlfahrt und Sorge häufig zu Fragmentierung: Die private Versorgung der Wohlhabenderen ist oftmals staatlich subventioniert, während der Mehrheit der Bevölkerung nur die mageren Ressourcen der qualitativ schlechten öffentlichen und kommunalen Leistungen zugute kommen – und sie oftmals noch unter der Hand oder mit Sachleistungen zuzahlen müssen. Eine Veränderung von Prioritäten hängt nicht allein von politischen Haltungen und von Stärke und Sichtbarkeit sozialer Bewegungen ab. Ebenso wichtig ist, dass die Staaten – und sei es aus instrumentellen Gründen – gewillt sind, Sorgelasten zu reduzieren und Chancengleichheit zu schaffen. Viele dieser Bemühungen haben ethnische, rassistische oder klassenbedingte Schieflagen: etwa gebildete, weiße Frauen zum Kinderkriegen zu ermutigen oder die »richtige« Sozialisierung migrantischer Kinder bzw. Kinder ethnischer Minderheiten. Und wie ein Land in die Weltwirtschaft eingebunden ist, entscheidet häufig über fiskalische und politische Spielräume.

*Forschungsberichte sind erhältlich auf: www.unrisd.org/research/gd/care*

*Aus dem Englischen von Anna Müssener*



flickr/Genista 🅭🄎
»Statue von Jackie Robinson, dem ersten schwarzen Baseballspieler«

# BASEBALL UND DIE SCHWARZE ARBEITERKLASSE IN DEN USA

BILL FLETCHER JR.

Die Veränderungen der Lage der schwarzen Arbeiterklasse in den USA während der letzten 60 bis 70 Jahre entsprechen den gleichzeitigen Entwicklungen im US-Baseball. Auch Baseball kann als Industrie betrachtet werden. Neben der Major League, den beiden nordamerikanischen Profiligen, in denen bis 1947 nur Weiße spielten, gab es bis in die 1950er Jahre die schwarzen Negro Leagues, die zwar untergeordnet, aber dennoch bedeutend waren. 1947 setzte im Baseball ein Prozess der Desegregation ein: Jackie Robinson von den Brooklyn Dodgers war der erste schwarze Major-League-Spieler, ihm folgten bald weitere herausragende schwarze Spieler in anderen Mannschaften. Im Zuge des Kampfes für eine vollständige Desegregation nahm der Anteil afroamerikanischer Major-League-Spieler stetig zu und erreichte 1975 mit etwa 25 Prozent seinen Höhepunkt. Seitdem fällt er wieder, vor ein paar Jahren betrug er acht und heute liegt er bei etwa zehn Prozent.

Die Parallele zwischen dem Schicksal der schwarzen Baseball-Spieler und dem der schwarzen Arbeiterklasse ist eindrücklich. Letztere war immer wichtig für das Funktionieren des US-Kapitalismus. In den 1940er Jahren begann auch in der US-Wirtschaft und der Gewerkschaftsbewegung auf allen Ebenen ein Kampf um vollständige Desegregation. So stritt etwa das National Negro Labor Council (NNLC) während der 1950er Jahre vehement für Arbeitsplätze für Afroamerikaner, die während dieses »Goldenen Zeitalters« von depressions-ähnlicher Arbeitslosigkeit betroffen waren. Darüber hinaus kämpfte das NNLC für vollständige Gleichheit innerhalb der Gewerkschaftsbewegung. Spätere Organisationen setzten diesen doppelten Kampf um Beschäftigungsgleichheit und gleichberechtigte Repräsentation innerhalb der Arbeiterbewegung fort, etwa das Negro American

Labor Council unter der Leitung von A. Philip Randolph und die noch heute aktive Coalition of Black Trade Unionists, aber auch militantere Gruppen wie die League of Revolutionary Black Workers. Die Situation veränderte sich dramatisch mit der Wirtschaftskrise von 1973/74. Zu dieser Zeit war der Anteil afroamerikanischer Arbeiter in der verarbeitenden Industrie auf einem Höhepunkt angelangt und der darauffolgende Abfall entsprach auf frappierende Weise der Entwicklung im Baseball. Beides steht in kausalem Zusammenhang mit der damals einsetzenden so genannten Globalisierung und dem aufkommenden Neoliberalismus.

Im Baseball wurde 1975 mit der Abschaffung des so genannten *reserve clause* ein wichtiger Sieg errungen. Diese Regelung war eine Form von vertraglicher Sklaverei: Ein Spieler war solange an eine Mannschaft gebunden, bis der Clubbesitzer[1] ihn verkaufte oder aus seinem Vertrag entließ. Curt Flood, ein afroamerikanischer Profi von den St. Louis Cardinals, klagte als einer der ersten dagegen (als er an die Philadelphia Phillies verkauft werden sollte). Obwohl er seinen Prozess verlor, führte daraufhin die Spielergewerkschaft Major League Baseball Players Association diesen Kampf weiter, bis schließlich der *reserve clause* durch die so genannte *free agency* ersetzt wurde. Durch die Verbreitung der *free agency* stiegen in jeder bedeutenden Sportart – nicht nur im Baseball – die Gehälter an, denn die Besitzer standen fortan im Wettbewerb um die »freien« Spieler. Daraufhin organisierten die Besitzer die Baseball-Industrie »globaler«. Zwar war Baseball schon immer global, wie auch der Kapitalismus schon immer global war. Schon in den 1930er und 1940er Jahren gab es Baseball-Mannschaften in Mexiko, der Dominikanischen Republik, Puerto Rico und Kuba, die mit den Negro Leagues im Austausch standen. Besonders seit den 1970er Jahren suchten die Besitzer jedoch zunehmend außerhalb der USA nach guten Spielern – anstatt auf die Entwicklung einheimischer Spieler zu setzen und den Nachwuchs über *sandlot baseball*, *little leagues* usw. zu fördern.[2] Sie erwarben sensationelle Spieler aus der Dominikanischen Republik, Venezuela, Nicaragua usw., deren Training und Entwicklung die US-Baseball-Ligen keinen Cent gekostet hatte. Der Erwerb einheimischer Spieler, besonders afroamerikanischer, verlor zunehmend an Bedeutung. Dieser Prozess korrespondiert mit einer Transformation der US-amerikanischen Innenstädte. Als ich in den 1960er Jahren in New York aufwuchs, waren Baseballplätze und *sandlot baseball* (»Bolzplatz Baseball«) weit verbreitet und *Little-league*-Mannschaften schossen in der ganzen Stadt wie Pilze aus dem Boden. Als sich die Städte veränderten und die Immobilienindustrie immer wichtiger wurde, verschwanden mit den Brachflächen und Baulücken auch die Möglichkeiten für *sandlot baseball*. Für Kinder und Jugendliche in den Innenstädten gab es immer weniger Orte, an denen sie Baseball erleben und spielen lernen konnten.

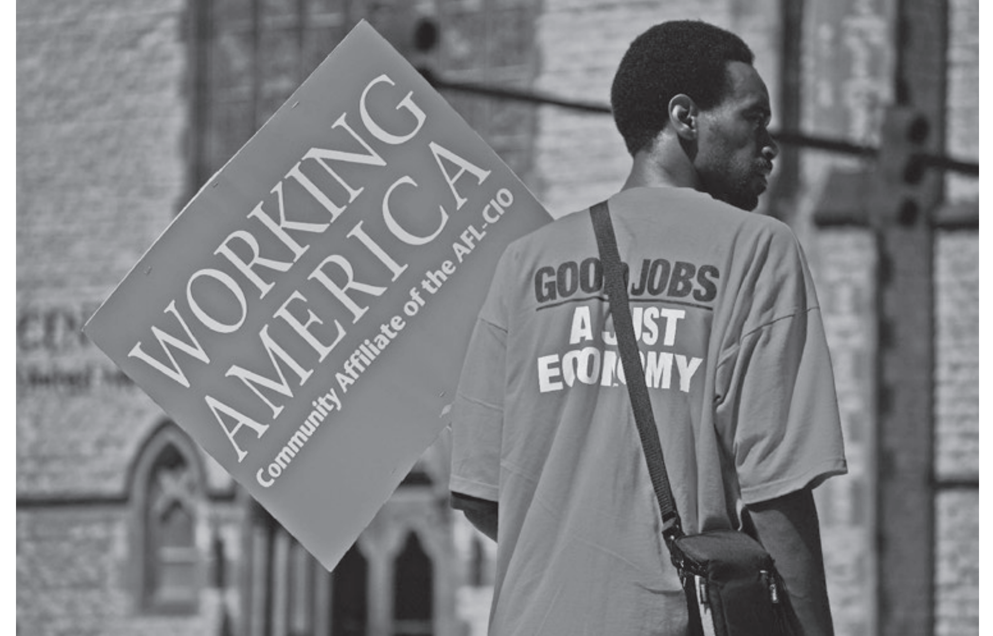
Währenddessen kurbelten die Besitzer in der Major League eine Migration der Spieler an, indem sie hohe Gehälter und andere Vorteile boten. Nicht zuletzt zogen die Migranten die große Medienaufmerksamkeit an und sie glaubten, in den USA Dinge zu erreichen, die sie in ihren Herkunftsländern nicht bekommen konnten. Folglich nahm nicht so sehr die Anzahl schwarzer, nur die afroamerikanischer Baseball-Spieler ab. Das Problem sind dabei nicht die Latino-Spieler, sondern das System, das die afroamerikanischen Spieler benachteiligt. Dennoch herrscht unter afroamerikanischen Spielern oft Missgunst gegenüber Latino-Spielern, als ob diese an ihrer Verdrängung Schuld seien. Die Latino-Spieler kommen jedoch, weil die Besitzer entschieden haben, wie sie ihre Kosten senken, wie sie den globalen Spielermarkt manipulieren und dass sie den einheimischen Nachwuchs vernachlässigen.

Ähnliches gilt für die gesamte schwarze Arbeiterklasse. In den USA sank der Anteil der Afroamerikaner in der verarbeitenden Industrie seit Mitte der 1970er Jahre; in vielen Zweigen wurden sie durch Migranten ersetzt. Zuweilen zog – was faktisch einer Ersetzung gleichkam – ein ganzer Industriezweig in andere Teile der USA oder der Welt, wo es schwächere oder keine Gewerkschaften gab. Das Problem sind auch hier nicht die Migranten, sondern die Tatsache, dass das Kapital – im Zuge industrieller Umstrukturierungen – ungeschütztere migrantische Arbeitskraft einsetzt und nicht für die Zerstörung ganzer Arbeiterschaften samt ihrer Gemeinschaften zur Verantwortung gezogen werden kann.

Ein sehr gutes Beispiel bietet das Reinigungsgewerbe in Städten wie New York oder Los Angeles (auch wenn dies kein herstellender Wirtschaftszweig ist). Bis in die frühen 1980er Jahre waren hier in vielen großen Städten vorwiegend Afroamerikaner beschäftigt. Mit der Umstrukturierung dieses Wirtschaftszweigs fand eine regelrechte ethnische Säuberung statt – die keineswegs ein erklärtes Ziel gewesen war. Bis Anfang der 1980er Jahre waren die Beschäftigten im Reinigungsgewerbe direkt bei den

- Der Anteil von Afroamerikanern in der Produktion fiel von 23,9 Prozent im Jahr 1979 auf 9,8 Prozent 2007.
- 20000 afroamerikanische Automobilarbeiter wurden 2008 von den Big Three (Ford, General Motors, Chrysler) entlassen.
- Im März 2009 lag die offizielle Arbeitslosenquote bei afroamerikanischen Männern bei 15,4 Prozent, doppelt so hoch wie bei weißen Männern und 7 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres. Mehr als ein Drittel junger schwarzer Männer zwischen 16 und 19 Jahren sind arbeitslos.

Quelle: Alexandra Cawthorne, 2009: Weathering the Storm: Black Men in the Recession; www.americanprogress.org/issues/2009/04/black_men_recession.html




flickr/Sasha Y. Kimel

Hauseigentümern angestellt. Viele waren Gewerkschaftsmitglieder und sie konnten in ihrem Beruf sogar Karriere machen. Doch dann entließen die Hauseigentümer die Reinigungskräfte und beauftragten Subunternehmen. Diese stellten nicht das bisherige Personal wieder ein, sondern ungeschützte Arbeitskräfte: Latino-Migranten, manche von ihnen ohne Papiere. Auch hier war das System das Problem. Trotzdem waren für die afroamerikanischen Arbeiter die Latinos daran schuld, dass sie aus der Branche gedrängt worden waren, und sie sahen sie als ihre Feinde an.

Die heutige Lage der afroamerikanischen Arbeiter und das stetige Sinken des Lebensstandards aller US-Arbeiter hat also nicht einfach nur mit der Krise seit 2008 zu tun. Das Sinken des Lebensstandards setzte in einigen Industriezweigen schon Ende der 1950er Jahre mit der Einführung fortschrittlicherer Technologien ein, es weitete sich aus und beschleunigte sich durch die Wirtschaftskrise von 1973/4 und in deren Folge durch die Restrukturierung der Wirtschaft im Zuge der neoliberalen Globalisierung. Ohne dies durchschaut zu haben, kann keine progressive Strategie entwickelt werden. Weder sind Latino-Baseballspieler die Feinde der afroamerikanischen Spieler, noch sind Migranten aus Lateinamerika und Asien die Feinde der afroamerikanischen Arbeiter. Sondern das ganze Spiel wurde manipuliert und die Arbeitskräfte werden im Interesse des globalen Kapitals gegeneinander ausgespielt.

*Überarbeitete Fassung eines Vortrags auf dem Left Forum in New York im März 2010, aus dem Englischen von Oliver Walkenhorst*

1 Ein Besitzer ist eine Privatperson oder eine Firma, der eine Baseball-Mannschaft »gehört«.
2 *Sandlot baseball* ist eine Form von Baseball, die v.a. von Kindern und Jugendlichen auf innerstädtischen Brachen und Baulücken gespielt wird. *Little leagues* sind US-Baseball-Ligen für Kinder und Jugendliche.

# FÜR EINE LINKE PARTEI IN DEN USA

JENNY BROWN

Die Gruppe *INCITE! Women of Color Against Violence* hat auf ihrer Konferenz und in ihrem Buch *The Revolution will not Be Funded* (2007) herausgearbeitet, wie der Bewegung in diesem Land über die vergangenen 30 bis 40 Jahre die Spitze abgebrochen wurde und wie sie sich mit ihrer zunehmenden Abhängigkeit vom »industriellen Wohltätigkeitskomplex« in Kompromisse drängen ließ. Stiftungen, die im Wesentlichen aus Abschreibungsgründen existieren, übten zunehmend Einfluss auf das organisatorische Leben von politischen Gruppen aus.

Eine Partei, die die Macht der Konzerne infrage stellt, muss sich über diejenigen finanzieren, die von ihrem Programm auch profitieren werden. Sie darf nicht auf reiche Individuen oder auf Stiftungen zurückgreifen, wie progressiv sie auch erscheinen mögen, denn letztendlich wird deren Agenda immer von den Geldgebern bestimmt. Die Ressourcen müssen von den einfachen Leuten und ihren Repräsentationsorganen kommen. Was

dem heute am nächsten kommt, sind trotz all ihrer Probleme die Gewerkschaften.

Die Labor Party wurde 1996 nach mehreren Jahren Vorlauf gegründet. Zu ihrer besten Zeit 1998–1999 hatte sie etwa 15000 Mitglieder, 50 Ortsgruppen und mehrere Hundert sie unterstützende oder mit ihr assoziierte Gewerkschaften, die zusammen zwei Millionen (um die 13 Prozent der in Gewerkschaften organisierten) Arbeiter repräsentierten.[1]

Arbeiterparteien werden gewöhnlich dann gegründet, wenn die Arbeiterbewegung selbst im Aufschwung ist, und unser letzter (wenn auch mäßiger) Aufschwung fiel in die Mitte der 1990er Jahre, als der UPS-Streik stattfand und eine kurzzeitig niedrige Arbeitslosenrate die Löhne steigen ließ und die Angst vor Arbeitsplatzverlust milderte. Während wir unter Clinton vor allem über die jeweils neuesten Skandale in der Demokratischen Partei entrüstet waren, geriet die Arbeiterpartei unter der Bush-Regierung in die Defensive. Für die Parteiführung war der nächste logische Schritt, zuerst die republikanische Regierung loszuwerden. Voraussichtlich werden wir schnell wieder dahin gelangen, dass Wut über die sich notwendig dem großen Geld unterwerfende Demokratische Partei einen Teil der Arbeiterbewegung davon überzeugen wird, dass der Aufbau einer Arbeiterpartei unumgänglich ist.

Die desaströse »Reform« des Gesundheitssystems hat unsere Machtlosigkeit als Arbeiterbewegung (oder als Bewegung der Arbeitenden) sichtbar gemacht, insofern war sie vielleicht nützlich. Es ist kein Zufall, dass das Organisationskomitee für die Arbeiterpartei die Gründungsversammlung gerade zu dem Zeitpunkt einberufen konnte, als unter Clinton das Nordamerikanische Freihandelsabkommen (NAFTA) verabschiedet worden war. Wenn die Demokratische Partei an der Macht ist, sind die Umstände günstiger für den Aufbau einer politischen Alternative. Ich bin keine Anhängerin der Verelendungsthese und glaube nicht, dass die Bedingungen nur schlecht genug werden müssen, damit es einen Aufstand gibt. Damit aus einer Krise mit all der Arbeitslosigkeit und Verzweiflung positive Veränderungen folgen, müssen viele Dinge zusammenkommen. Auf jeden Fall müssen große Teile der Arbeiter um die wahren Ursachen ihrer Probleme wissen, und in den USA sind die Ursachen fast vollkommen verborgen.

Leo Panitch hat die Frage aufgeworfen, wieso es nicht mehr Hausbesetzungen, mehr Widerstand gegen Betriebsschließungen und Entlassungen, mehr Wut gibt. Der Hauptgrund liegt m.E. darin, dass wir uns selbst die Schuld geben. Diese Erzählung über Hauskäufer, die »nie einen Kredit dafür hätten bekommen dürfen«, oder die leidige Diskussion über Lügnerkredite (*liar loans*) beruhen auf der Idee, dass die Käufer verantwortlich sind. Wo waren all die bezahlbaren Wohnungen, die die Leute stattdessen hätten kaufen sollen? Die Immobilienpreise waren unglaublich hoch. Der Kauf eines Hauses wurde als einzige Anlage gepriesen, auf die sich Arbeiter verlassen können: Einlagenzertifikate, die vier Prozent abwerfen, von denen mindestens die Hälfte von der Inflation aufgefressen wird, sind sicher keine Rentenplanung. Gleichzeitig ist die private Altersvorsorge mager und wird selten und immer seltener betrieben. Beobachter ökonomischer Trends ließen sich von

dem Argument überzeugen, dass wir in den USA übermäßig konsumieren würden, aber der letzte Anstieg der Verbraucherausgaben ist fast vollständig auf die Verteuerung der Gesundheitsversorgung zurückzuführen (Henwood 2009).

Die meisten Leute in den USA ordnen sich der Mittelschicht zu, was auch immer das heißen mag. Im Grunde meint das nur, dass wir nicht sehr reich und nicht sehr arm sind. Wir glauben aber, dass wir eines Tages reich sein werden, zumindest glauben das junge Leute (bei einer Umfrage der Gallup Organization von 2003 waren 50 Prozent der Befragten im Alter von 18 bis 30 Jahren davon überzeugt, »höchstwahrscheinlich« oder »wahrscheinlich« reich zu werden). Je älter man wird, desto weniger will man daran glauben. Die Erwartung, reich zu werden, ist auch der Grund dafür, dass die Besteuerung Reicher abgelehnt wird. Wenn wir nicht reich, wohlhabend oder wenigstens Lohnempfänger sind, suchen wir die Schuld bei uns selbst. Und wir glauben, die Probleme nur durch individuelle Anstrengungen überwinden zu können.[2]

Ähnlich war es den Frauen 1967 gegangen. Die Kämpfe der Frauenbewegung waren abgeebbt oder wurden lächerlich gemacht und *ad acta* gelegt; Frauen hatten das Wahlrecht errungen, alle weiteren Beschwerden waren also, wie man uns zu verstehen gab, rein privater und nicht politischer Natur. Es bedurfte eines radikalen Programms, feministisches Bewusstsein zu schaffen, um aus diesem Modus der Selbstbeschuldigung und der individuellen Lösungssuche herauszukommen und eine Bewegung in Gang zu setzen. Dieses Programm entwickelte sich nicht spontan (Giardina 2010), es gab sogar ein schriftliches Programm zur feministischen Bewusstmachung, das in Sandy Springs in Maryland auf der ersten Landeskonferenz der Frauenbefreiungsbewegung 1968 vorgestellt wurde (Redstockings 1975, 1978). Der Begriff »Bewusstmachung« *(consciousness-raising)* wurde von Feministinnen auf einem Treffen in New York im Januar 1968 geprägt, besonders von Ann Forer. Ich spreche also nicht von Bewusstmachung im allgemeinen Sinn von Informieren oder Unterrichten, sondern in diesem sehr speziellen Sinn.

Vergleichbar dem »Zeugnis Ablegen« *(testifying)* und »sagen, wie es ist« *(telling it like it is)* in der Bürgerrechtsbewegung erforschte die Bewusstmachung unsere Lebensrealität. Eine nach der anderen berichteten die anwesenden Frauen entlang mehrerer Fragen über ihr Leben und entdeckten dabei, dass ihre privaten, geheimen, persönlichen Probleme und Leiden in Wirklichkeit allgemeine waren und geteilt wurden. Sie stellten fest, dass sie keine Verlierer oder dumm waren und dass größtenteils falsch war, was Männer über Frauen geschrieben hatten: was wir denken, was wir fühlen, wer wir sind. Sie entdeckten, dass sie mit ihren individuellen Strategien gegen Sexismus nur verloren oder mit untragbaren Kompromissen aus den Konflikten herausgingen. Indem sie ihre Erfahrungen verglichen, wurde ihnen klar, dass kein Wundermittel, kein Selbstvertrauenstraining, kein Selbsthilferatgeber und keine perfekte Wahl des Partners oder Berufs die Probleme löste; dass der einzige Ausweg der gemeinsame Kampf mit anderen für eine gemeinsame Zukunft war.




flickr/Sasha Y. Kimel, »USSF Detroit«




flickr/
Sasha Y. Kimel

Sie erkannten die Notwendigkeit, sich zusammenzutun. Und sie erkannten, dass männliche Überlegenheit ein großer Schwindel war, der darauf beruhte, dass jede Frau für sich allein versuchte, ihre Probleme zu lösen.

Ein solches Programm brauchen wir für alle, die in diesem Land arbeiten müssen, um über die Runden zu kommen. In unserer Ortsgruppe der Arbeiterpartei in Gainesville in Florida haben wir versucht, uns an der Frauenbewegung zu orientieren und mit Bewusstmachung zu arbeiten: Wer nicht studiert hatte und meinte, deshalb keine Karriere machen zu können, hörte von den Studierten die traurige Wahrheit über deren Jobs. Wer nicht versichert war und sich um eine Krankenversicherung bemühte, erfuhr, wie die Versicherten ihre Absicherung eingebüßt hatten, und wurde daran erinnert, dass eine private Krankenversicherung die Gesundheitsversorgung nicht garantiert.

Alle rechneten sich zur Mittelschicht, außer denen, die meinten, dass Klasse damit zu tun hat, ob man für seinen Lebensunterhalt arbeiten muss oder nicht; nachdem sie das gehört hatten, überlegten alle, ob sie nicht doch zur Arbeiterklasse gehörten, da sie ja nur auf Grundlage ihrer Arbeit überlebten. Anfangs glaubten wir, zur Gemeinschaft der Eigentümer dazuzugehören, am Ende erkannten wir, dass uns tatsächlich nichts gehört:

Wenn wir eine Rate nicht zahlen, gehört alles der Bank. Durch die Bewusstmachung entstand und entsteht eine große Kerngruppe

von Aktiven, die heute die Ortsgruppe organisieren – wir sind eine der wenigen weiterhin gut laufenden Ortsgruppen.

Unsere Fragen waren zum Beispiel:

- Welche Arbeit machst du?
- Welche Arbeit würdest du gerne machen?
- Was hält dich davon ab?
- Wie viel verdienst du?
- Wie viel Geld bringst du deinem Arbeitgeber ein?
- Woher kommt das Geld deines Arbeitgebers?
- Wohin geht das Geld deines Arbeitgebers?
- Wohin geht dein Geld?
- Gibt es Demokratie an deinem Arbeitsplatz?
- Wie werden die Führungskräfte ausgewählt?
- Kannst du an deinem Arbeitsplatz frei sprechen? Kannst du dich dort frei mit anderen versammeln?

Wir folgten der Frauenbewegung auch darin, die Bewusstmachung öffentlich zu machen. Wir sprachen auf Versammlungen vor den Büros von Krankenversicherungen über unsere Erfahrungen mit der Gesundheitsversorgung. Wir führten 2007 eine gut besuchte Anhörung vor dem Kongress durch, bei der über 40 Personen über ihre Kämpfe um Gesundheitsversorgung berichteten.

Die Labor Party ist besonders geeignet, ein groß angelegtes Programm zu starten, in dem es um die Wahrheit über Arbeit und Geld geht und das zu einer Explosion des Wissens aus der Bewusstmachung führt; Wissen, das auf unseren Erfahrungen als Arbeitenden beruht, den Erfahrungen als Arbeitslose, Rentner/innen, Ratenzahler, Haus»eigentümer«, Schuldner, Beitragszahler bei Krankenversicherungen und all dem anderen Mist, über den nie gesprochen wird, wenn wir als Staatsbürger auf »Steuerzahler« reduziert werden. Wir sollten uns gegen die Bezeichnung als »Steuerzahler« wehren, denn damit wird verdeckt, was die Arbeiterklasse tatsächlich leistet. Stattdessen sollten wir uns an die Präambel der Satzung der Arbeiterpartei halten: »Wir sind die, die das Land in Gang halten, aber wenig über den Gang des Landes bestimmen können.«[3]

*Aus dem Amerikanischen von Daniel Fastner*

**LITERATUR**

Gallup, 2003: Half of Young People Expect to Strike It Rich, in: *Gallup Report* 11.3.2003, http://www.gallup.com/poll/7981/half-young-people-expect-strike-rich.aspx
Giardina, Carol, 2010: *Freedom For Women: Forging the Women's Liberation Movement, 1953-1970*, Gainesville
Henwood, Doug, 2009: Overconsuming Health, in: *Left Business Observer* 120, http://www.leftbusinessobserver.com/Consumption.html
INCITE! Women of Color Against Violence, 2007: *The Revolution will not Be Funded: Beyond the Non-Profit Industrial Complex*, Boston
Leopold, Les, 2007: *The Man who Hated Work and Loved Labor*, White River Junction/Vermont
Redstockings, 1975, 1978: *Feminist Revolution*, New York, http://www.redstockings.org
Zweig, Michael, 2001: *The Working-Class Majority: America's Best Kept Secret*, Ithaka/New York

1 Satzung und Programm der Arbeiterpartei sowie andere wichtige Dokumente finden sich auf http://thelaborparty.org/a_index.html
2 »Arbeiterklasse« ist in den USA zu einer kulturellen Identität geworden, die man mit Lkws, Countrymusik und im Süden mit dem Landleben assoziiert – mit dem Verhältnis zur besitzenden Klasse wird sie gewöhnlich nicht in Verbindung gebracht (siehe Zweig 2001).
3 Das komplette Dokument findet sich auf http://thelaborparty.org/a_consti.html

# US-SOZIALFORUM IN DETROIT

## ERSCHLIESSUNG DES LOKALEN

THOMAS PONNIAH

*Wenn man eine Äquivalenzkette zwischen demokratischen Kämpfen herstellen will, muss man eine Grenze ziehen und einen Gegner identifizieren. Aber das reicht nicht:*
*Man muss auch wissen, wofür man kämpft, welche Gesellschaft man errichten will.*
Ernesto Laclau und Chantal Mouffe

1933 schloss Diego Rivera (1886–1957) seinen Freskenzyklus *Detroit Industry* ab. Das Werk gilt als eine der großen Leistungen in der Monumentalkunst des 20. Jahrhunderts. Es bedeckt die Wände des Hofgartens des Detroit Institute of Art. Die Wandgemälde zeigen die Würde des Arbeiters im Laufe der Technikgeschichte – von ihren landwirtschaftlichen Anfängen bis zur Fabrikhalle eines Ford-Werks. Das faszinierendste Element der Gemälde versteckt sich in der Skizze einer gewaltigen Presse auf der Südwand: Sie weist Ähnlichkeiten mit der aztekischen Gottheit Coatlicue auf, der Göttin der Erschaffung und Zerstörung. Rivera deutet dadurch an, dass sich in den

1930er Jahren die Gottheit in all ihren Widersprüchen als Technologie offenbart.

Die Bilder zeigen deren Doppelnatur: Fabriken und Schlote, Passagierflugzeuge und Kampfflugzeuge, Impfstoffe und Giftgas – technischer Fortschritt bietet immer die Wahl zwischen Selbstopferung und Selbstüberschreitung. Wie würde Rivera die Wandbilder gestalten, wäre er um eine zeitgenössische Version gebeten? Wie würde er die Tragödie und Möglichkeiten eines Landes zeichnen, das eine heroische Geschichte des politischen Aktivismus aufzuweisen hat, aber durch eine Generation von Neoliberalen unablässig beschädigt worden ist?

## WISSENSPRODUKTION DURCH DAS SOZIALFORUM

Der Aufstand der Zapatisten 1994 in Chiapas, die Proteste gegen die WTO 1999 in Seattle, die Demonstrationen in Washington, Melbourne, Prag, Göteborg, Québec Stadt und Genua gegen die, die man für die kapitalistische Globalisierung verantwortlich machte, der Aufbau des Weltsozialforums: All dies trug dazu bei, verstreute Kämpfe gegen den Neoliberalismus miteinander zu verbinden. Diese Ereignisse verknüpften die alte Linke mit neuen sozialen Bewegungen und der jüngsten Welle des Radikalismus zu einem weltweiten Netzwerk von Netzwerken, »der Bewegung für globale Gerechtigkeit und Solidarität« oder Antiglobalisierungsbewegung, wie die etablierten Medien sie genannt haben.

Das Wissen, das die Sozialforen hervorgebracht haben, wurde in Manifesten und anderen Dokumenten aus den zahlreichen Graswurzelkämpfen auf der ganzen Welt festgehalten – sie zeigen sowohl die Differenzen als auch die Übereinstimmungen zwischen den verschiedenen Netzwerken innerhalb der Bewegung. Ab 2002 gab es mehrere sich fortschreibende inhaltliche Debatten (Ponniah/Fisher 2003).

Am deutlichsten trat die alte Auseinandersetzung über Revolution versus Reform hervor; sie scheint sich durch alle linken Organisationen zu ziehen. Eine zweite Konfliktlinie betrifft das Verhältnis zwischen westlich-patriarchalen Werten und universellen Werten: Lassen sich beide gleichsetzen? Ist Kulturrelativismus die Alternative zur allgemeinen Anerkennung westlicher Werte? Oder lässt sich dem ein neuer Integrationsprozess entgegensetzen, einer, den Immanuel Wallerstein im Gegensatz zum »partikularistischen Universalismus« des globalen Nordens einen »universellen Universalismus« nennt?

Eine dritte Konfliktlinie verläuft entlang der unterschiedlichen Verortung politischer Forderungen: auf der lokalen, der nationalen oder der globalen Ebene. Einige sehen die Hauptvermittlung des Prozesses in der lokalen Umsetzung, daher fordern sie direkte Demokratie, lokale Beteiligung an den politischen Prozessen, Subsidiarität, ökonomische Unabhängigkeit, kulturelle Autonomie und Ernährungssouveränität. Andere argumentieren für eine neue Staatsform, in der nach Prinzipien partizipativer Demokratie entschieden wird, die wiederum nach »zivilgesellschaftlich« aufgestellten Kriterien reguliert werden. Die verschiedenen Schwerpunktsetzungen zeigen mögliche Bruchstellen an.

Trotz der Differenzen sind sich die Bewegungen auf verschiedenen Gebieten

einig: Sie sehen sich einem gemeinsamen Gegner gegenüber: den durch Ausbreitung des Neoliberalismus entstandenen Widrigkeiten. Die globale Vorherrschaft der Konzerne werde durch die mächtigsten Staaten des Nordens und die wirtschaftlichen und politischen Eliten des Südens organisiert. Diese Expansion geht einher mit der Unterdrückung politischer, wirtschaftlicher, kultureller, ethnischer, geschlechtlicher, sexueller und ökologischer Unterschiede sowie von Unterschieden in der Bildung. Der gegenwärtigen Form der Globalisierung gelingt es, traditionelle soziale Hierarchien zu reproduzieren, neu zu verknüpfen und miteinander zu kombinieren. Globalisierung ist nicht einfach ökonomische Herrschaft über die Welt, sondern auch die Durchsetzung eines monolithischen Denkens (*pensamento unico*), das vertikale Unterschiede verfestigt und verhindert, dass Verschiedenheit in egalitären, horizontalen Formen gedacht wird.

Die Hauptinstrumente der gegenwärtigen Globalisierung sind die Freihandelsabkommen und die politische Agenda, die durch die WTO, das Nordamerikanische Freihandelsabkommen (NAFTA), andere regionale Handelsabkommen, die Privatisierungspolitik der Konzerne, die G8-Länder, die Weltbank und den IWF vorangetrieben wurden. Die verschiedenen Netzwerke innerhalb der Gesamtbewegung sehen sie als strategisches Hauptfeld für den Widerstand, weil sich diese Abkommen, diese Politik und diese Prozesse der demokratischen Kontrolle entziehen.

Eine Bewegung muss ihren Gegner ausmachen, aber sie muss sich auch im Klaren sein, wofür sie kämpft. Ein gegenhegemonialer Diskurs benötigt einen verbindenden Faden, der ungleichartige Bewegungen miteinander verweben kann, indem er zeigt, dass ihren je besonderen langfristigen Interessen am besten gedient ist, wenn sie ein gemeinsames Projekt verfolgen.

Die Vorschläge aus dem Sozialforum bieten eine Bandbreite an Alternativen. Einigkeit besteht weniger in gemeinsamen Zielvorstellungen als vielmehr darin, dass sie ihr Engagement an denselben Prozess binden. Im Kern treffen sie sich in der vielfach geteilten Zustimmung zu radikaler Demokratie. Darunter verstehe ich die Bestrebung, die Gesellschaft in einer Weise neu zu erfinden, dass die Produktion, die Strukturen kultureller und rechtlicher Anerkennung, die Institutionen nachhaltiger Entwicklung und die politischen Organisationen einem partizipativen demokratischen Prozess unterliegen: Demokratisierung der Produktion von Reichtum und der sozialen Reproduktion, des Zugangs zu Lebensmitteln und Reichtum, der Zivilgesellschaft und der öffentlichen Sphäre sowie der politischen Macht. Die Durchsetzung partizipativer demokratischer Prozesse wird in den Dokumenten des Weltsozialforums wiederholt als der wesentliche Schritt zur Überwindung verschiedener Herrschaftsformen benannt. Partizipative Demokratie bezeichnet eine Reihe von Institutionen, Netzwerken, Prozessen und Auffassungen, die für die Demokratisierung der repräsentativen Demokratie nötig sind: Beteiligungshaushalte, Referenden, verfassungsgebende Versammlungen, das Subsidiaritätsprinzip, eine pluralistische Einstellung, der Wunsch nach Vielfalt und die Wertschätzung von Erfahrung (»die Weisheit des Alltags«) (Rebick 2000, 231f).


FIGHT for SOCIALISM
LUCHA por el SOCIALISMO

## DAS US-SOZIALFORUM UND SELBSTREPRÄSENTATION

15000 Menschen aus den USA und der ganzen Welt nahmen am US-Sozialforum 2010 teil, das in der letzten Juniwoche in Detroit stattfand. Soziale Bewegungen suchten nach Gemeinschaft, es gab Diskussionen und Bekundungen für ein besseres Detroit und bessere Vereinigte Staaten. Wie schon beim vorangegangenen Sozialforum von 2007 in Atlanta bewies das Vorbereitungskomitee – besser als alle anderen lokalen oder nationalen Organisatoren – die Fähigkeit, ein wahrhaft vielfältiges Sozialforum der Graswurzelbewegungen auf die Beine zu stellen. Die Diskussionen wurden Workshop für Workshop, Panel für Panel von Frauen, People of Color und Armenbewegungen geleitet. Der einzigartige Genius der US-Linken besteht in ihrer festen Überzeugung, dass die an den Rand Gedrängten, die Unterrepräsentierten sich selbst vertreten müssen: Arme sollten für die Armen sprechen, Frauen für die Frauen, Arbeitslose für die Arbeitslosen. Diese Betonung der Selbstrepräsentation findet sich überall in der globalen Linken, aber nirgends ist sie in größerem Maße Bestandteil progressiver Politik als in den USA. Das Forum brachte Indigene, Kirchengruppen, Feministinnen, Sozialisten, Umweltaktivisten, Gewerkschafter, Friedensaktivisten, Antirassisten, ethno-kulturelle Gruppen, Antiimperialisten und Autonome zusammen und schuf eine beeindruckende Vereinigung des Verschiedenen.

## DER AKTIONSRAUM

Eine der zentralen Debatten des Sozialforums dreht sich um die Frage, ob das Forum ein Raum oder ein Akteur ist (vgl. die Diskussion in Luxemburg 1/2010): Ermöglicht es im Wesentlichen, eine Vielzahl an Alternativen zu präsentieren, oder vereinigt es die Bewegungen zu einem politischen Akteur mit einem gegenhegemonialen Programm? Die Charta des Weltsozialforums fasst das Forum offiziell als einen Raum; es gehe nicht darum, von allen Teilnehmern geteilte Positionen zu beziehen. Für viele Aktivisten führt diese Entscheidung unausweichlich zu einer ineffektiven Politik, die mit sich selbst beschäftigt bleibt und sich im Einzelnen verliert.

Auf dem US-Sozialforum wurde ein Verfahren zur Bündelung politischer Aktionen eingeführt. Die *People's Movement Assemblies* (Volksbewegungsversammlungen) orientieren sich an der Versammlung der Sozialen Bewegungen auf dem Weltsozialforum: Die Versammlung nutzt den letzten Tag jedes WSF für die Planung politischer Aktionen – z.B. Proteste gegen Kriege, Konzerne oder Umweltzerstörung. Die *People's Movement Assemblies* gehen darüber hinaus, insofern sie vor, während und nach dem Sozialforum einberufen werden und damit den Bewegungen mehr Raum für die Entwicklung dauerhafter Strategien bieten. Sie sind Zusammenkünfte der *Communities* (Gemeinden, auch im politischen und kulturellen Sinn, d. Red.), die zwischen August 2009 und Juni 2010 überall in den USA stattgefunden haben. Laut dem Mitglied des Nationalen Vorbereitungsrats Ruben Solis sollen diese Versammlungen unter anderem die Bewegungen dabei unterstützen, »sich über Grenzen hinweg so miteinander zu verbinden, dass es reale Auswirkungen auf die Macht hat«. Sie ermöglichen es Individuen,

Familienmitgliedern, Nachbarn, Organisationen und den Einwohnern einer Region, sich zu treffen, die Herausforderungen der gesellschaftlichen Situation auszuwerten – wie etwa die Ungleichheit der Geschlechter oder den Militarismus – und neue langfristige Lösungen vorzuschlagen.

Die Versammlungen sind gegenwärtig in den USA und auch im globalen Kontext unverzichtbar. Im vergangenen Jahr schrieb ich, dass die Wahl von Präsident Obama ein günstiger Moment für soziale Veränderungen war. Wie Franklin Delano Roosevelt 1932 ist Obama ein wirklicher Zentrist, der nach links offen ist, wenn er sich ernsthaftem Druck durch soziale Bewegungen ausgesetzt sieht. Was ich nicht vorausgesehen habe, ist, dass bei fehlendem Druck von links konservative Bewegungen ihren Vorteil daraus ziehen würden. In den letzten anderthalb Jahren ist deutlich geworden, dass der unablässige Druck der Tea-Party-Bewegung, ihr Auftreten auf wichtigen öffentlichen Ereignissen, in Bürgerforen, Vorwahlen der Republikaner und der Senatswahl in Massachusetts, die Demokraten entmutigt hat, eigenständige Ziele zu verfolgen. Die People's Movement Assemblies bieten Linken die Möglichkeit, auf Kongressmitglieder und Senatoren einzuwirken, alternative Kandidaten in die Vorwahlen der Demokraten einzubringen und eine progressive nationale Agenda zu befördern.

## DIE WIDERSPRÜCHE DES LOKALISMUS

Die größte Herausforderung der Versammlungen ist, dass im Gegensatz zu Konservativen viele Linke Scheuklappen tragen, wenn es um das Verständnis der Möglichkeiten politischer Macht geht. Unter Konservativen gibt es diejenigen, die den Staat als Hauptmittel für ihre Zwecke ansehen, und andere, die ihn als Bedrohung für ihre Freiheit wahrnehmen. Ähnlich finden sich unter den Linken solche, für die der Staat entscheidend für die Förderung von Gleichheit ist, und andere, die ihn als wesentlich hierarchisch ablehnen. Die zweite Perspektive ist im Sozialforum ungleich einflussreicher und wirkt blockierend.

Rechte Libertäre haben trotz ihres Misstrauens gegenüber dem Staat immer verstanden, dass sie Staatsmacht brauchen und gebrauchen sollten, um ihre Visionen und Ziele umzusetzen. Der lokalistische Flügel der Linken scheint dagegen zu glauben, dass der Staat umgangen werden kann. Sie



Christina Kaindl, »USSF Detroit«

weichen dem Regieren aus, schlagen keine alternativen Kandidaten vor und gründen keine alternativen politischen Parteien. So ist es der linken Mobilisierung im vergangenen Jahr nicht gelungen, eine der rechten vergleichbare politische Wirkung zu entfalten.

Ein gutes Beispiel ist die kürzlich verabschiedete Reform des Gesundheitswesens. Die Reformen wären bedeutend günstiger ausgefallen, wenn sie die Einführung einer staatlichen Versicherung eingeschlossen hätten – aber Linke waren auf den Bürgerforen nicht zugegen. Tea-Party-Aktivisten dagegen waren anwesend und drängten die Demokraten schließlich zu einer minimalen – statt einer umfassenden – Gesundheitsreform.

Unglücklicherweise haben sich die Teilnehmer des US-Sozialforums nicht auf Fragen des Wahlsystems eingelassen. Es gab »zahlreiche Resolutionen über Themen wie Arbeiterrechte, Umsiedlung und globale Migration, Herausforderungen für Detroit und andere postindustrielle Städte, Mediengerechtigkeit, Heilung durch Transformation und Förderung fossiler Brennstoffe«.[1] Die Betonung von Intersektionalität, also der Verschränkung verschiedener Belange, war beeindruckend, aber bei näherem Hinsehen zeigen die Resolutionen einen Trend zu lokalen, nicht an Wahlen ausgerichteten, partizipativen und auf Proteste orientierten Strategien. Es gibt zwar Forderungen nach einem alternativen politischen System, aber die Strategien lassen sich nicht auf das gegenwärtige System ein: Es finden sich keine substanziellen Vorschläge für eine alternative Partei oder wenigstens Vorschläge, die Amtsinhaber in den Vorwahlen mit ihrer Politik zu konfrontieren. Diese Ausrichtung liegt in der allgemeinen Dynamik des Sozialforums seit seiner Gründung 2001. Viele Aktivisten haben beklagt, dass eine lokalistische und pluralistische Orientierung – während sie eine empathische Festivalatmosphäre schafft – nicht unbedingt einen ernstzunehmenden gesellschaftlichen Wandel herbeiführt. Im vergangenen Jahrzehnt haben wir die Kriege im Irak und in Afghanistan, die Große Rezession, Angriffe auf nichtweiße Einwanderer und sich verschlechternde Klimastatistiken erlebt. Die Sozialforumsbewegungen konnten diese Katastrophen nicht verhindern oder wenigstens einen besseren politischen Umgang mit diesen Krisen erzwingen; das deutet auf eine prinzipielle Schwäche von lokalistischen, wahlabstinenten Strategien hin. Sie haben zu größeren sozialen Bewegungen geführt, zu mehr Beteiligung und stärkeren Netzwerken – aber es fehlen die politischen Erfolge: Die Stühle an Deck sind enger zusammengerückt, aber das Schiff sinkt weiter.

## EINE MEHRDIMENSIONALE POLITIK

Die Schranken des US-Sozialforums sind Hemmnisse des Sozialforumsprozesses im Allgemeinen. Während die diversen Antiautoritären, Autonomen und Radikaldemokraten in der Vergangenheit den Staat für seinen Mangel an Partizipation, Vielfalt und Gemeinschaft kritisiert haben, war es ausgerechnet die neue staatsorientierte Linke in Lateinamerika, die Bürgerbeteiligung, alternative Identitäten und Experimente mit lokaler Autonomie vorangebracht hat. Die Vorführung von Oliver Stones neuem Dokumentarfilm *South of the Border* auf dem US-Sozialforum war gut besucht. Der Film

feiert die Errungenschaften der wichtigsten linken Präsidenten Lateinamerikas. Eine Szene zeigt den brasilianischen Präsidenten Lula, der gerne eine »südamerikanische Verfassung, eine südamerikanische Föderation und eine südamerikanische Gewerkschaft« sehen würde. Das offenkundige Gefallen des Publikums an den lateinamerikanischen Präsidenten steht im Widerspruch zu den lokalistischen und wahlabstinenten Diskursen. Die Reaktionen auf den Film und die Unmenge an Lateinamerika-Solidaritätsgruppen auf dem Sozialforum sprechen dafür, dass die Linke Politikerpersönlichkeiten unterstützen wird, die in der Lage sind, das Lokale in höhere Sphären des Regierens zu integrieren. Zivilgesellschaftliche und politische Führungspersonen mit Ebenen übergreifenden Visionen werden nicht nur in Brasilien oder Bolivien benötigt, sondern auch in den USA – denn die Herausforderungen für Detroit und die Nation können nicht einfach im Viertel oder auf Städteebene gelöst werden.

## FOLGERUNGEN

Das US-Sozialforum von 2010 war ein Knäuel von Widersprüchen. Einerseits war es ein großer Erfolg: Es war vielfältiger als alle anderen nationalen Sozialforen, es bot über 1400 Workshops und es wurde zu mehr als 50 nationalen Aktionstagen aufgerufen. Andererseits lässt die nachhaltige Betonung des Besonderen und die Ablehnung der offiziellen Wahlen vermuten, dass sich die freigesetzte Energie der sozialen Bewegung nicht unbedingt in politischen Einfluss übersetzen wird: Die Anstrengungen könnten auf lokaler Ebene eingeschlossen bleiben.

Um zur Ausgangsfrage zurückzukehren: Was würde ein zeitgenössischer Diego Rivera malen, wenn er die heutige Misere der USA darstellen sollte? Es gäbe wenig zu feiern: Die Würde des Arbeiters und die Leistungen der Technologie für die Wohlfahrt sind durch die Erniedrigung von 17 Millionen Arbeitslosen ersetzt worden, durch den Versuch in Arizona, Einwanderer von Rechts wegen zu schikanieren, und durch eine Ölkatastrophe, die den Golf von Mexiko erstickt. Rivera würde die Möglichkeiten für eine progressive Politik in zwei Optionen aufgespalten sehen: Für Inspiration würde er sicher auf die Idee lokaler Selbstrepräsentation – den Genius des US-Sozialforums von 2010 – setzen, aber für Veränderung müsste er nach Süden auf die Ebenen übergreifende Politik schauen, die jenseits der Grenzen der USA praktiziert wird.

*Aus dem Englischen von Daniel Fastner*

### LITERATUR


Anand, Anita u.a. (Hg.), 2004: *Eine andere Welt – das Weltsozialforum*, Berlin

Brecher, Jeremy, Tim Costello und Brendan Smith, 2000: *Globalization from Below: The Power of Solidarity*, Cambridge

Ponniah, Thomas, 2004: Democracy vs. Empire: Alternatives to Globalization Presented at the World Social Forum, in: *Antipode: A Radical Journal of Geography* 36 (1), 130–33

Ders. und William F. Fisher (Hg.), 2003: *Another World is Possible: popular alternatives to globalization at the World Social Forum*, New York-London

Rebick, Judy, 2000: *Imagine Democracy*, Toronto

Starr, Amory, 2000: *Naming the Enemy: Anti-corporate Movements Confront Globalization*, London


1 www.pitchengine.com/pitch/72983/

# VERFASSERINNEN UND VERFASSER

**MAGDALENA BERNACIAK** Poltikwissenschaftlerin und Doktorandin an der Central European University Budapest

**ANTJE BLÖCKER** Soziologin und wiss. Mitarbeiterin am WZB in der Forschungsgruppe »Wissen, Produktionssysteme und Arbeit«, Schwerpunkte: Arbeitspolitik und industrielle Beziehungen, Industrie-Governance, Globale Wertschöpfungsketten. V: Transnationale Produktionsnetzwerke und verhandelte Zugeständnisse in der deutschen Automobilindustrie, in: Hartwig Hummel/ Bastian Loges (Hg.), Gestaltungen der Globalisierung (2009)

**ANDREW BOWMAN** Doktorand am Centre for the History of Science, Technology and Medicine, University of Manchester. Autor und zeitweise leitender Redakteur von *Mule Newspaper* (www.manchestermule.com) und *Red Pepper* (www.redpepper.org.uk)

**JENNY BROWN** US-Gewerkschafterin und Aktivistin, Studentin an der University of Massachusetts at Amherst (Master-Programm für arbeitende Gewerkschaftsführer und Aktivisten); Mitarbeiterin der neu gegründeten National Women's Liberation sowie Frauenbeauftragte im Steuerungsausschuss der Union for Radical Political Economics (URPE). V: Women's Liberation and National Health Care: Confronting the Myth of America (mit Kathie Sarachild und Amy Coenen, 2001)

**DANIEL FASTNER** Übersetzer, MA Philosophie, Redakteur von *Das Argument*, Mitglied der Gruppe [pæris]

**BILL FLETSCHER JR.** Politologe, Gewerkschafter und Aktivist, Redakteur und Kolumnist für *BlackCommentator.com* sowie Dozent am Institute for Policy Studies in Washington. Er war Präsident des TransAfrica Forums und Gründer des Black Radical Congress. V: Solidarity Divided: The Crisis in Organized Labor and a New Path Toward Social Justice (mit Fernando Gapasin, 2008)

**KLAUS GIETINGER** Publizist, Drehbuchautor und Regisseur V: Totalschaden – das Autohasserbuch (2009)

**JAYNE HOLSINGER** amerikanische Künstlerin. Ausstellungen: »Women Drivers«, Pensacola Museum Of Art (2010); »A Visual Offering«, Abner Hershberger Art Gallery – Goshen College (2007)

**MARTIN KALTWASSER UND FOLKE KÖBBERLING** Künstler, unterrichteten u.a. an der Metropolitan University in London, der UdK Berlin (Architektur and Industrie-Design) und der Universität Kassel (Fine Arts Programm). Gemeinsame Ausstellungen u.a. auf der Architektur Biennale in Sao Paulo (2009) und im Martin-Gropius-Bau Berlin. V: Hold It! The Art & Architecture of Public Space: Bricolage Resistance Resources Aesthetics (2009)

**STEPHAN KAUFMANN** Wirtschaftsredakteur der *Berliner Zeitung*. V: Investoren als Invasoren. Staatsfonds und die neue Konkurrenz um die Macht auf dem Weltmarkt (2008); Grüner Kapitalismus (2009, mit Tadzio Müller)

**HOLM-DETLEV KÖHLER** Professor für Soziologie an der Universität Oviedo/Spanien. V: Lokale Vernetzung in der globalen Produktion am Beispiel der Automobilkonzerne, in: U. Mückenberger/M. Menzl (Hg.), Der Global Player und das Territorium (2002)

**STEFAN KRULL** ehemaliger Betriebsrat VW Wolfsburg, Mitglied im Attac Rat. V: Schritte aus der Krise (mit Mohssen Massarrat und Margareta Steinrücke, 2009)

**SABINE LEIDIG** Politikerin und Aktivistin, MdB, Die Linke, bis 2009 Geschäftsführerin von Attac Deutschland

**ULLA LÖTZER** MdB, Die Linke, Sprecherin für internationale Wirtschaftspolitik und Globalisierung, Obfrau im Ausschuss Wirtschaft und Technologie. Mitglied bei ver.di, der Nichtregierungsorganisation WEED und im wissenschaftlichen Beirat von Attac

**CATHERINE LUTZ** Professorin für Anthropologie an der Brown University. V: Carjacked – the Culture of the Automobile and Its Effects on Our Lives (mit Anne Lutz Fernandez, 2010)

**ANNE LUTZ FERNANDEZ** Autorin und ehemalige Investment-Bankerin. V: Carjacked – the Culture of the Automobile and Its Effects on Our Lives (mit Catherine Lutz, 2010)

**ERIC MANN** Direktor des Strategy Center und aktiv in verschiedenen sozialen Bewegungen, arbeitete u.a. für den Congress of Racial Equality, Students for a Democratic Society und die United Auto Workers. V: Katrina's Legacy: White Racism and Black Reconstruction in New Orleans and the Gulf Coast (2006)

**ANNA MÜSSENER** Politikwissenschaftlerin und M.Sc. Gender and Development (Omdurman/Sudan), Übersetzerin, aktiv in der politischen Bildungsarbeit

**THOMAS PONNIAH** Dozent für Social Studies, wiss. Mitarbeiter am Projekt »Gerechtigkeit, Wohlfahrt und Ökonomie« an der Harvard University. V: Another world is possible: popular alternatives to globalization at the World Social Forum (2003, mit Irfan A. Habib und William Fisher)

**OLIVER PYE** wiss. Mitarbeiter am Institut für Orient- und Asienwissenschaften der Universität Bonn. Schwerpunkte: politische Ökologie der Bio-Diversität in Südostasien, Soziale Bewegungen in Südostasien. V: Biospritbankrott: Europäische Klimapolitik, Palmöl und kapitalistische Naturverhältnisse in Südostasien. *Prokla 156* (2009)

**SHAHRA RAZAVI** Forschungskoordinatorin am Forschungsinstitut für Soziale Entwicklung der Vereinten Nationen – UNRISD. Schwerpunkte: Genderaspekte sozialer Entwicklung mit Fokus auf Erwerbs- und Sozialpolitik. V: The Gendered Impacts of Liberalization: Towards ›Embedded Liberalism‹? (2009)

**RAINER RILLING** stellvertr. Direktor des Instituts für Gesellschaftsanalyse und Referent Kapitalismusanalyse und internationale Beziehungen der RLS. V: Risse im Empire (2008)

**BERND RÖTTGER** Sozialwissenschaftler und Autor, Lehrbeauftragter an der Universität Wien, Redakteur von *Das Argument*. V: Gramsci, Gewerkschaften und kritische Internationale Politische Ökonomie. Formbestimmungen und Formwandel des Klassenkonflikts, in: E. Hartmann/C. Kunze/U. Brand (Hg., 2009): Globalisierung, Macht und Hegemonie, 92–121

**VERA ŠĆEPANOVIĆ** Politikwissenschaftlerin und Doktorandin an der Central European University Budapest

**TOBIAS SCHULZE** Politikwissenschaftler und Referent für Forschungs- und Technologiepolitik bei der Fraktion Die Linke im Bundestag

**LARS STUBBE** Politologe, Übersetzer, Dolmetscher, MA-Koordinator Global Labour University (http://www.global-labour-university.org/), Übersetzer von »Die Welt verändern ohne die Macht zu übernehmen« (John Holloway, 2002). V: Contra Continental: Der Widerstand der mexikanischen Euzkadi-Arbeiter gegen den deutschen Reifenkonzern (mit Gregor Maaß, 2009)

**MAUREEN D. TAYLOR** Aktivistin, Vorsitzende der Michigan Welfare Rights Organization und Projektleiterin des Detroit NFI Community Self-Sufficiency Centre

**STEFAN THIMMEL** Journalist. V: ABC der Alternativen (Hg. mit Ulrich Brand und Bettina Lösch, 2007)

**HILARY WAINWRIGHT** Forschungsdirektorin am International Labour Studies Centre der Universität Manchester und am Centre for Global Governance der London School of Economics; Hg. der Zeitschrift *Red Pepper*. V: Labour, A Tale of Two Parties (1986), Reclaim the State (2003)

**OLIVER WALKENHORST** Mitarbeiter am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung, Redakteur von *Das Argument* und beim Historisch-Kritischen Wörterbuch des Marxismus (HKWM). Arbeitsgebiete: Klimawandel; Ökologie; Wissenschaftsgeschichte. V: »Klimapolitik«, in: HKWM Band 7/I (2008)

**GABRIELE WINKER** Professorin für Arbeitswissenschaft und Gender Studies an der TU Hamburg-Harburg und Mitgründerin des Feministischen Instituts Hamburg. V: (Hg. mit M. Groß): Queer-Feministische Kritiken neoliberaler Verhältnisse (2007)

**WINFRIED WOLF** Publizist und Verkehrsexeperte, Chefredakteur der Zeitschrift *Lunapark 21*. V: Sieben Krisen – ein Crash (2009); Umgepflückte Strukturen. Die Weltautoindustrie in der Branchenkrise (2010)

**ZAK-TÜBINGEN** AktivistInnengruppe (ehemals »Zentralamerikakomitee«) und Gründerin einer Kampagne zum kostenlosen ÖPNV, www.zak-tuebingen.org

**RAÚL ZIBECHI** Journalist und Mitherausgeber der Wochenzeitung *Brecha* aus Montevideo und der mexikanischen Zeitung *La Jornada*; Autor und Aktivist, der sich mit der Erforschung, Begleitung und Unterstützung sozialer Bewegungen in Lateinamerika beschäftigt, arbeitet mit Bewegungen in Argentinien, Bolivien, Paraguay und Chile zusammen; 2003 mit dem José Martí Preis für seine Analyse der Argentinischen Krise von 2001 ausgezeichnet. V: Bolivien. Die Zersplitterung der Macht (mit John Holloway und Horst Rosenberger, 2009)

# Das Argument

**287 / 2010 (52. Jg.)**

Zeitschrift für Philosophie und Sozialwissenschaften

Ines Philipp *Weg mit den Geschlechterrollen*
Gerhard Schoenberner *Gelehrige Schüler Stärken von Frauen*
Frigga Haug *Auf der Suche nach Stärken von Frauen. Werkstattnotizen*
Reinhild Traitler *Die Stärke der Frauen ist, »es trotzdem zu tun«. Bericht aus dem Europäischen Projekt für Interreligiöses Lernen (EPIL)*
Christine Lehmann *Miss Marple ist schon lange tot. Ausstieg aus den Frauenformen*
Cristina Vega Solís *Schwarz und schön. (Vom) Neudenken eines antirassistischen Slogans bei Shirley Anne Tate*
Nora Räthzel *Eine hoffnungsvolle Beziehung zwischen Frauen-, Umwelt- und Arbeiterbewegung*
Susi Zornig *Die Farbe Lila mit der Farbe Purpur verwechselt? Feministische Fragen und Antwortversuche zum Fall Käßmann*
Wolfgang Fritz Haug *Wissenschaft und Parteilichkeit bei Margherita von Brentano*
Heinz-Jürgen Voß *›Natürlich‹ gibt es kein Geschlecht: Von Theorien der Differenz und Gleichheit zweier Geschlechter hin zu vielen Geschlechtern*
Dietmar Dath *Schänderspiele*
Etienne Balibar *Europa: Die endgültige Krise?*
Werner Rügemer *»Es kann sein, dass wir das nicht überleben«. Die »Rettung« Griechenlands und des Euro als Fluch der bösen Tat*

**REZENSIONEN**

Margherita von Brentano: Das Politische und das Persönliche (Wolfgang Fritz Haug); Elisabeth List: Ethik des Lebendigen (Jorma Heier); Stacy Alaimo/Susan Hekman (Hg.): Material Feminisms (Jana Tschurenev); John Rawls: Geschichte der politischen Philosophie (Martin Hailer); Boris Groys: Einführung in die Anti-Philosophie (Wolfgang Fritz Haug) u.m.

Hg. Frigga Haug, Wolfgang Fritz Haug und Peter Jehle im Auftrag des InKriT
Einzelheft 12 Euro, Abo: 59 Euro,
6 Ausgaben/Jahr, Jahresumfang 992 S.
Anschrift: Zeitschrift DAS ARGUMENT,
Koordination: Elske Bechthold,
Kanalweg 60, 76149 Karlsruhe,
argument@inkrit.org, www.argument.de



**Nr. 3120 / 2010 (36. Jg.)**

**POLITIK UND ÖKONOMIE**

J. Bongers *Die NRO-Fazilität*
O. Reetlandt *Eine Glosse über wirkungsorientiertes M&E in der EZ*
Luisa Seeling *Türkei: Die AKP-Regierung instrumentalisiert die Israel-Krise*
T. Sanio, J. Odumuyiwa *Nepal: Hoffen auf bessere Tage*
W. Sgibnev *Kirgistan: Die Massaker haben eine lange Vorgeschichte*
G. Erler, M. Küntzel *Die Deutschen und der Iran. Ein Streitgespräch*
U. Brand, B. Beier, A. Sterr, O. Vega, W.-D. Vogel, B. Weyde *Debatte: Was ist aus der Linken in Lateinamerika geworden?*

**SCHWERPUNKT: ZENTRALAMERIKA**

T. Lambert *Aufgeputscht. Reform und Reaktion à la Centroamérica*
V. Hamann *Vom Fußballkrieg zur regionalen Integration*
N. Wegmann *Auswirkungen der Migration in Todos Santos*
R. Lehmann, M. Lühmann *Ungleiche Sicherheit und sichere Ungleichheit*
R. Lehmann, P. Clausing *Repressive Formen des Naturschutzes*
E. M. Cunningham *Landkonflikte in einem nicaraguanischen Naturschutzgebiet*
C. Aguilar *Über den Widerstand gegen Freihandelsabkommen mit der EU*
K. Lange *Film: »Sin Nombre« zeigt Jugendliche ohne Chancen*
S. Walther *Film: Auf halbem Weg zum Himmel*

**KULTUR UND DEBATTE**

V. Henßler *Die Propaganda der Nationalsozialisten in die arabisch-islamische Welt*
K. Behrens *Gerettete Schätze*
F. Koltermann *Die Ausstellung »Kunduz, 4. September 2009« geht neue Wege*
M. Backes *Film: Auch in Kinshasa wird Weltmusik gespielt*
M. Baer im Interview *»Singen ist wie zweifach Beten«*
T. Schmidinger *Nachruf auf Nasr Hamid Abu Zaid*

Einzelheft 5,30 Euro, Abo 31,80 Euo,
ermäßigt 25,80 Euro
Anschrift: informationszentrum 3. welt – iz3w, PF 5328, D-79020 Freiburg;
Tel.: (0761) 74003, Fax: (0761) 709866,
E-mail: oeff@iz3w.org, www.iz3w.org

# PROKLA

Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft

**160 / 2010 (40. Jg.)**

**KULTURKÄMPFE**

D. Salomon *Elemente neuer Bürgerlichkeit. Bourgeois und Citoyen in der postdemokratischen Elitenherrschaft*
J. Siri *Die Halbierung der Bürgerlichkeit. Zur Form »neo-bürgerlicher« Diskurse in der massenmedialen Öffentlichkeit*
S. Draheim, A. Krause, T. Reitz *Von Chancen und Statuskämpfen. Klassenverhältnisse in der Erziehungsgesellschaft*
M. Freudenschuß *Prekäre (Kultur-) Kämpfe? Die Verhandlung gesellschaftlicher Verhältnisse im Diskurs zu Prekarisierung*
B. Weber *Finanzbildungsbürgertum und die Finanzialisierung des Alltags*
M. Seeliger, K. Knüttel *»Ihr habt alle reiche Eltern, also sagt nicht, ›Deutschland hat kein Ghetto!‹«*

**EINSPRUCH**

M. Schnath *Hartz IV – Armut anerkannt, gefördert und gefordert*

**AUSSERHALB DES SCHWERPUNKTS**

P. Burkett, J. B. Foster *Stoffwechsel, Energie und Entropie in Marx' Kritik der politischen Ökonomie (Teil 2)*
S. Mangold *Arbeitsrecht unter Druck*
J. Schlemermeyer *Kritik der Politik als Politikwissenschaft? Zur Aktualität der Staatstheorie von Johannes Agnoli und den Chancen einer kategorialen Marxrezeption*

Einzelheft 14 Euro, Abo 38 Euro,
4 Ausg./Jahr, Jahresumfang min. 640 Seiten
Verlag Westfälisches Dampfboot
Anschrift: PROKLA-Redaktion,
Postfach 100 529, D-10565 Berlin
Tel.: (030) 3956622,
E-mail: redaktion@prokla.de,
www.prokla.de

# VSA: Konkrete Utopien

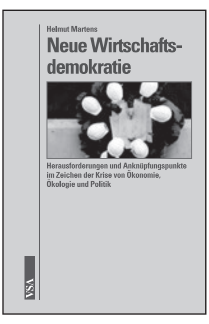
## Bücher für eine zukunftsfähige Ökonomie & Gesellschaft: www.vsa-verlag.de




Frank Deppe
**Politisches Denken im Übergang ins 21. Jahrhundert**
Politisches Denken im 20. Jahrhundert, Bd. 4
332 Seiten; € 24.80
ISBN 978-3-89965-402-8
Der Abschlussband von Deppes Grundlagenwerk.




Jörg Huffschmid
**Kapitalismuskritik heute**
Zeitdiagnosen: Vom Staatsmonopolistischen zum Finanzmarktgetriebenen Kapitalismus
Hrsg. von Rudolf Hickel und Axel Troost
216 Seiten; € 16.80
ISBN 978-3-89965-396-0



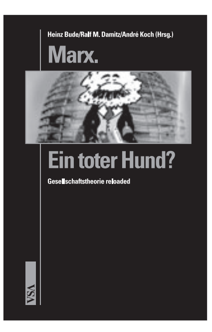

Helmut Martens
**Neue Wirtschaftsdemokratie**
Herausforderungen und Anknüpfungspunkte im Zeichen der Krise von Ökonomie, Ökologie und Politik
216 Seiten; € 17.80
ISBN 978-3-89965-428-8




Joachim Rock
**Wohlfahrt im Wettbewerb**
Europarecht kontra Daseinsvorsorge und soziale Dienste?
256 Seiten; € 18.80
ISBN 978-3-89965-416-5
Herausforderungen an die Wohlfahrt in der EU.




Brigitte Vallenthin
**»Ich bin dann mal Hartz IV«**
(K)Ein Einzelfallbericht
Mit einem Vorwort von Helga Spindler
128 Seiten; € 9.80
ISBN 978-3-89965-433-2
Detailgenaue Berichte zum Hartz-IV-System




Heinz Bude/Ralf M. Damitz/André Koch (Hrsg.)
**Marx. Ein toter Hund?**
Gesellschaftstheorie reloaded
240 Seiten; € 19.80
ISBN 978-3-89965-377-9




Andrea Eckardt
**Qualifiziert diskutieren, weiter streiten, mehr mitgestalten!**
40 Jahre Kampf um Arbeit im VW-Werk Salzgitter
288 Seiten; € 16.80
ISBN 978-3-89965-418-9




Matthias van der Minde
**Die Atomwaffen nieder!**
Völkerrechtliche und zivilgesellschaftliche Wege der atomaren Abrüstung
196 Seiten; € 16.00
ISBN 978-3-89965-426-4

## Vier linke Zeitschriftenprojekte:




monatlich 64 Seiten + jeden 2. Monat ein Supplement. Abo: 62,- € (erm.: 44,- €); 3 Hefte als Probeabo: 10,- €. Und: brandaktuelle Kommentare & Analysen auf der Website:

**www.sozialismus.de**




## Eine linke Denkwerkstatt:

Workshops, Seminare, gesellschaftspolitische Foren und sozialwissenschaftliche Studien organisiert die **WISSEN**schaftliche Vereinigung für Kapitalismusanalyse und Gesellschaftskritik. Wir wollen Gegenöffentlichkeit herstellen, uns wissenschaftlich, politisch, publizistisch einmischen. Auch dadurch, dass wir die Zusammenarbeit und Verständigung der zivilgesellschaftlichen und politischen Linken fördern: **www.wissentransfer.info**

Außerdem:

4x jährlich: **LUXEMBURG**, das aktuelle Heft haben Sie in der Hand, mehr: **www.zeitschrift-LUXEMBURG.de**

3x jährlich: **prager frühling**, Magazin für Freiheit & Sozialismus: **www.prager-fruehling-magazin.de**

2x jährlich: **transform!**, eine Zeitschrift der europäischen Linken: **www.transform-network.org**

**VSA: Verlag, St. Georgs Kirchhof 6, D-20099 Hamburg, Fax 040/28 09 52 77-50, info@vsa-verlag.de**